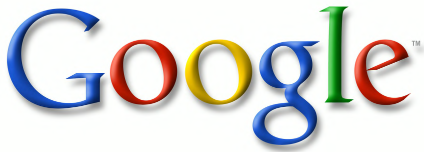
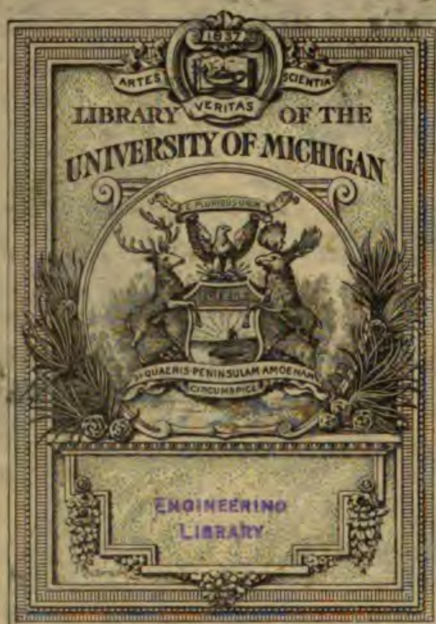



1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME II *bis*

1882

2e SEMESTRE

3839 — PARIS, IMPRIMERIE LALOUX Fils et GUILLOT
7, rue des Canettes, 7

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME II *bis*

1882

2e SEMESTRE

PARIS

DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES

Quai des Augustins, n° 49

LOIS.

(N° 322)

[22 août 1881.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'interêt local de Tarascon-sur-Ariège vers Saurat.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ariège, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite, partant de la gare de Tarascon-sur-Ariège, sur la ligne du Midi, passant par ou près d'Arignac et de Bédeilhac et aboutissant à Saurat.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date de la présente loi.

Art. 2. — Le département de l'Ariège est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin d'intérêt local suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux conditions de la convention passée le 15 juin 1880 avec le sieur Amiel, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 3. — La convention précitée du 15 juin 1880 et le cahier des charges y annexé ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe de 1 franc.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt et le quinze juin, entre M. *Ernest Girard*, Préfet de l'Ariège, agissant au nom et pour le compte du départem.nt, en vertu de la délibération du conseil général de l'Ariège en date du vingt et un août mil huit cent soixante-dix-neuf,

D'une part ;

Et M. *Jean Amiel*, ingénieur civil, demeurant à Tarascon (Ariège), agissant

en son nom et en celui de M. *Édouard Goudchaux*, demeurant à Paris, rue de Berlin, 20,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Préfet de l'Ariège concède à M. *Amiel* le chemin de fer à voie étroite dit *Chemin de fer d'intérêt local de Tarascon à Saurat*, partant de la gare de Tarascon (ligne du Midi), passant par ou près Arignac, Bédeilhac-et-Aynat et aboutissant à Saurat ; le tout aux clauses et conditions du cahier des charges en date du 10 juin 1880, annexé au présent traité.

Art. 2. — De son côté, M. *Amiel* s'engage à exécuter et à exploiter ledit chemin de fer, qui fait l'objet de la présente concession, dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les projets définitifs devront être déposés dans le délai de trois mois à partir du décret d'utilité publique.

Art. 3. — La convention est faite sans subvention de la part des communes, du département ou de l'État. Le concessionnaire ne s'interdit pas, toutefois, le droit d'accepter les sommes qui pourraient être souscrites par les communes ou les particuliers, par le département ou par l'État pour l'exécution des travaux.

Art. 4. — La présente convention est faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans, qui courront à partir de la date du décret qui approuve la concession (article 35 du cahier des charges). A l'expiration de ce délai, le chemin de fer et ses dépendances, lesquelles devront être en bon état d'entretien, deviendront la propriété du département, sans que ce dernier ait à donner à la compagnie concessionnaire aucune indemnité.

En ce qui concerne les objets mobiliers, matériaux et combustibles, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts et sous la réserve prévue au dernier paragraphe de l'article 36 du cahier des charges.

Art. 5. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé seront supportés par le concessionnaire.

Et ont, les parties contractantes, signé, lecture faite,

Signé Amiel.
Signé E. Girard.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Partant de la gare de Tarascon (ligne du Midi), le tracé emprunte, sur une longueur de 410 mètres, l'assiette du chemin latéral qui borde le côté

(*) Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à Trévoux (*Annales* 1880, p. 663), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

droit de la station jusqu'au ruisseau de la Courbière, qu'il franchit en aval du moulin de Céré, et se maintient, à partir de ce point jusqu'au pont d'Arignac, sur le bord de l'accotement du chemin d'intérêt commun de Tarascon à Arignac et à Foix.

A partir du pont d'Arignac, il se developpe sur le flanc gauche du coteau qui domine la vallée, en remontant le cours d'eau qui anime les nombreuses usines à plâtre que la voie ferrée projetée doit relier à la gare de Tarascon.

Parvenu à l'entrée de la gorge de Bataillet, il se rejette sur la rive droite pour desservir les carrières et les usines de la société plâtrière toulousaine, et se reporte de nouveau en amont de ces usines sur la rive opposée, où il se maintient jusqu'au défilé du moulin de Carbonne, qu'il franchit en traversant deux fois le cours d'eau, pour atteindre, à la rencontre de la route départementale nº 3, de Saint-Girons à Quillan, le point extrême de son parcours.

Sa longueur totale est de 6 460m,54.

Il traverse le territoire des communes de Tarascon, Surbac, Arignac, Bedeilhac et Saurat.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique et terminés, à partir de la même époque, dans un délai de dix-huit mois.

Art. 3 à 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35 000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le Préfet, au nom du département, et par le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés dans le délai de six mois, et terminés dans le délai de dix-huit mois à partir de la notification de la décision qui les aura prescrits, l'Administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre à 1m,01.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 0m,60 au moins.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,30 et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,25 de largeur.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui

seront jugées nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le Préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres. Une partie droite de 30 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 35 millièmes.

Une partie horizontale de 60 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du Préfet.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le Préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre et l'emplacement des stations des voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le Préfet, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, leur emplacement sera déterminé par le Préfet, le concessionnaire entendu, sur l'avis du conseil général du département et après enquête spéciale.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises dans la même forme que ci-dessus.

Leur emplacement, ainsi que celui des nouvelles stations, gares et haltes qui seront reconnues nécessaires après la mise en exploitation, seront déterminés par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire et l'avis du conseil général du département, et après enquête spéciale.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au Préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^{m},01$ par mètre.

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10 à 18. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 15 kilogrammes au moins par mètre courant, sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 1 mètre d'axe en axe.

Art. 20. — Des clôtures seront établies :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Dans toutes les parties contiguës à des chemins publics;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations, qui seront elles-mêmes entièrement closes.

Art. 21 à 29. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 à 34. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35 à 37. — (*Voir les mêmes articles du type*).

Art. 38. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, il sera déchu de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 10 000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui sera acquise.

Art 39 et 40. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr c.
Grande vitesse.			
Voyageurs.. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re *classe*).	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e *classe*). . .	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e *classe*).	0 037	0 018	0 055
Enfants. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs :			
Pour 6 kilomètres.	0 30	»	»
Pour 7 kilomètres	0 40	»	»
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 14	0 06	0 20
Veaux et porcs.	0 050	0 030	0 08
Moutons, brebis, agneaux chèvres.	0 02	0 02	0 04
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à petite vitesse			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0 19	0 16	0 35
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en blocs. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0 20	0 15	0 35
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0 19	0 16	0 35
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . .	0 19	0 16	0 35
3° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment, au prix de.	0 66	0 54	1 20
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0 95	0 75	1 70

Les prix déterminés, etc. (*jusqu'à l'article 53 identiques au type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 à 58. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 à 66. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 20 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le Préfet rendra un rôle exécutoire et le montant sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

Art. 68. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 10 000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Tarascon-sur-Ariège.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Ariège.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration départementale, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 71. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Foix, le 10 juin 1880.

Signé Amiel.

Vu :
Le *Préfet de l'Ariège*,
Signé E. Girard.

(N° 323)

[28 février 1882.]

Loi relative à l'extension et à l'amélioration des quais du port de Cette (Hérault).

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration des quais du chenal, du nouveau bassin et du canal maritime du port de Cette, conformément aux dispositions des avants-projets dressés par les Ingénieurs du service maritime du département de l'Hérault les 11-12 octobre 1880 et 9-16 mars 1881 et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 9 juin 1881.

Art. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à 4 600 000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

. . . .

(N° 324)

[24 mars 1882.]

Loi qui crée un port de refuge à Port-Tudy (île de Groix).

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'établissement d'un port de refuge à Port-Tudy (île de Groix),

conformément aux dispositions présentées par les Ingénieurs du département du Morbihan en date des 13-23 septembre 1879 et à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 2 juin 1881.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 1 million de francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

. . . .

(N° 325)

[27 mars 1882.]

Loi qui protège le balisage dans les eaux maritimes.

Art. 1er. — Il est défendu à tout capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation, de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

Il est également défendu de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée.

Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire, bateau ou embarcation serait en danger de perdition.

Art. 2. — Toute contravention aux prescriptions de l'article précédent est punie d'une amende de 10 francs à 15 francs inclusivement. Le contrevenant pourra, en outre, être condamné à la peine de l'emprisonnement pendant cinq jours au plus.

Art. 3. — Le capitaine ou patron de tout navire, bateau ou embarcation qui, par suite d'un amarrage ou du mouillage d'une ancre, ou de toute cause accidentelle, a coulé, déplacé, renversé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu d'en faire la déclaration, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, au premier port de France où il aborde, à l'officier ou maître de port ou, à leur défaut, au syndic des gens de mer. En pays étranger, cette déclaration devra être faite à l'agent consulaire français le plus rapproché du lieu d'arrivée.

Faute de déclaration, il est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 25 francs à 100 francs.

Si la déclaration est faite dans les conditions ci-dessus déterminées, il est affranchi de la réparation du dommage causé.

Art. 4. — La déclaration exigée par l'article précédent est obligatoire, sous les mêmes peines, pour le capitaine, maître ou patron

d'un navire, bateau ou embarcation qui, en cas de danger de perdition, s'est amarré sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui n'était pas destinée à cet usage.

Art. 5. — Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans, et d'une amende de 100 francs à 500 francs, sans préjudice de la réparation du dommage causé.

Art. 6. — La peine de l'emprisonnement, telle qu'elle est prévue aux articles 2, 3, 4 et 5, peut être élevée jusqu'au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant ou le délinquant, dans les douze mois précédents, un premier jugement pour infraction à la présente loi.

Art. 7. — Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables dans tous les cas où les tribunaux correctionnels ou de simple police statuent par application des dispositions qui précèdent.

Art. 8. — Les contraventions et délits sont constatés par les officiers commandant les bâtiments de l'État, les officiers et maîtres de port, les conducteurs et autres agents assermentés du service des Ponts et Chaussées, les officiers mariniers commandant les embarcations gardes-pêche, les syndics des gens de mer, les gendarmes maritimes, les gardes maritimes, les guetteurs des postes sémaphoriques et les pilotes, qui devront être spécialement assermentés à cet effet, ainsi que par les agents et préposés des douanes.

Art. 9. — Les procès-verbaux dressés en vertu du précédent article font foi jusqu'à preuve contraire.

Ils doivent, à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours de la clôture desdits procès-verbaux ou du retour à terre de l'agent qui aura constaté le délit ou la contravention, soit devant le juge de paix du canton, soit devant le maire de la commune où réside l'agent qui a dressé le procès-verbal.

Toutefois, les procès-verbaux dressés par les officiers commandant les bâtiments de l'État, les officiers de port, les officiers mariniers commandant les embarcations gardes-pêche, les officiers de gendarmerie et les officiers de douanes ne sont pas soumis à l'affirmation.

Art. 10. — Les procès-verbaux sont remis ou envoyés, soit directement, soit par l'intermédiaire de l'officier ou du maître de port le plus rapproché, à l'Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du service maritime.

Les poursuites ont lieu soit à la diligence du ministère public, soit à la diligence de l'Ingénieur du service maritime, qui a le droit, dans ce dernier cas, d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendu à l'appui de ses conclusions.

L'affaire est portée, suivant la nature de l'infraction poursuivie, devant le tribunal de police ou devant le tribunal correctionnel du port le plus voisin du lieu où l'infraction a été commise, ou devant le tribunal du port français dans lequel le navire peut être trouvé, ou enfin du port auquel appartient le navire français.

. . . .

(N° 326)

[29 mars 1882.]

Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un emprunt de 234 200 francs destiné aux travaux de divers chemins d'intérêt commun.

(N° 327)

[31 mars 1882.]

Loi qui autorise le département des Landes à contracter un emprunt de 532 540 francs, qui sera appliqué au payement de la subvention destinée à l'établissement de trois chemins de fer, et à s'imposer extraordinairement.

(N° 328)

[6 avril 1882.]

Loi qui autorise le département du Loiret à ontracter un emprunt de 450 000 francs, applicable aux travaux des lignès vicinales, et à s'imposer extraordinairement.

(N° 329)

[6 avril 1882.]

Loi qui autorise le département des Basses-Alpes à contracter un emprunt de 260 000 *francs, applicable au payement d'une subvention destinée à l'établissement de deux chemins de fer, et à s'imposer extraordinairement.*

(N° 330)

[8 avril 1882.]

Loi qui autorise le département de l'Aube à contracter un emprunt de 215 000 *francs, applicable aux travaux des lignes vicinales, et à s'imposer extraordinairement.*

(N° 331)

[8 avril 1882.]

Loi qui autorise le département de la Dordogne à contracter deux emprunts : 1° 550 000 *francs pour les travaux des lignes d'intérêt commun et des chemins ordinaires classés antérieurement au* 10 *avril* 1879 ; 2° 250 000 *francs pour les travaux des chemins ordinaires nouvellement classés, et à s'imposer extraordinairement.*

(N° 332)

[15 avril 1882.]

Loi qui autorise le département de la Charente-Inférieure à modifier la destination de deux emprunts de 500 000 *francs chacun autorisés par la loi du* 27 *juillet* 1880, *et à les appliquer tant aux travaux des chemins vicinaux ordinaires qu'à ceux des chemins d'intérêt commun, et à contracter un emprunt de* 500 000 *francs, applicable aux travaux des lignes de grande communication.*

(N° 333)

[15 avril 1882.]

Loi qui autorise le département de la Corrèze à contracter deux emprunts : l'un de 46 000 francs, applicable au payement d'une subvention destinée à l'établissement du chemin de fer d'Eymoutier à Meymac; l'autre de 100 000 francs, pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement.

(N° 334)

[15 avril 1882.]

Loi qui autorise le département de la Haute-Loire à contracter un emprunt de 970 000 francs, applicable tant aux travaux des routes départementales qu'à diverses autres dépenses d'intérêt départemental, et à s'imposer extraordinairement.

DÉCRETS

(N° 335)

[29 novembre 1881.]

Établissement du chemin de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud. Affectation de terrains.

Décret du Président de la République française, portant affectation au département des Travaux Publics, pour l'établissement du chemin de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud, de terrains domaniaux d'une contenance de 15 hectares 42 ares 75 centiares, dépendant actuellement de la forêt des Fausses-Reposes et des parcs de Villeneuve-l'Étang et de Saint-Cloud (Seine-et-Oise), qui sont figurés par une teinte rose sur le plan annexé au présent décret.

(N° 336)

[2 décembre 1881.]

Rectification de la route départementale n° 4 (Charente).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 4, de Ruffec à Archiac, dans la traverse de Chez-Beaufreton, commune de Mainxe (Charente), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par des lignes bleues sur le plan annexé au présent décret ;

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 337)

[2 décembre 1881.]

Déviation du chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la déviation du chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy, à droite en face du point kilométrique 37^{k},500, conformément au plan d'ensemble dressé le 26 avril 1881 par l'Ingénieur de la compagnie, et suivant le tracé indiqué au plan de détail portant la date du 13 juillet suivant, lesquels plans resteront annexés au présent décret ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy.

Les travaux devront être terminés dans le délai de deux ans.

(N° 338)

[2 décembre 1881.]

Élargissement de la route départementale des Basses-Pyrénées, de Bayonne à Hasparren.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, pour être exécutés conformément à l'avant-projet portant la date des 23 et 25 novembre 1880, les travaux d'élargissement de la route départementale des Basses-Pyrénées, de Bayonne à Hasparren ;

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 339)

[15 décembre 1881.]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la voie d'acier à la gare de Limoux (Aude), chemin de fer de Carcassonne à Quillan, classée comme prolongement de la route départementale n° 10, travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur le plan en date du 21 décembre 1880, qui est annexé au présent décret ;

2° La ville de Limoux est substituée aux droits qui découlent du présent décret pour l'administration départementale ; elle est, en conséquence, autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les terrains n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 340)

[15 décembre 1881.]

Chemin de fer de Nantes à Paimbœuf (Loire-Inférieure). Agrandissement de la ligne de Sainte-Pazanne.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Sainte-Pazanne, sur le chemin de fer de Nantes à Paimbœuf (Loire-Inférieure), conformément au plan soumis à l'enquête d'utilité publique et portant les dates des 15 et 22 janvier 1881. Ledit plan restera annexé au présent décret ;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, l'administration des chemins de fer de l'État est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'État, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans, au plus tard, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 341)

[15 décembre 1881.]

Consolidation de la tranchée de la Madeleine sur le chemin de fer d'Angoulême à Limoges.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la consolidation de la tranchée de la Madeleine, sur le chemin de fer d'Angoulême à Limoges, conformément aux plans soumis à l'enquête d'utilité publique et portant les dates des 25-28 janvier et 7 février 1881, qui resteront annexés au présent décret ;

2° L'administration des chemins de fer de l'État est substituée aux droits et obligations de l'État pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

Lesdits terrains devront être occupés dans un délai de deux ans, au plus tard, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 342)

[19 décembre 1881.]

Rectification de la route nationale n° 14 (Seine-Inférieure).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée la rectification de la route nationale n° 14, de Paris au Havre, dans la traversée de cette dernière ville, entre la [illegible] du Champ-de-Foire et la rue Joinville (Seine-Inférieure), sui- [illegible]t la direction indiquée par des lignes rouges et une teinte rouge [illegible] le plan annexé au présent décret ;

La partie de l'ancienne route teintée en jaune sur ledit plan et limitée par le contour A, B, C, D, E, F, G, H, J, demeurera déclassée du jour où l'emplacement de la route rectifiée aura été remis par la ville du Havre au service des Ponts et Chaussées ;

2° La dépense à la charge de l'État, montant à 46 876f,02, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour les rectifications de routes nationales.

(N° 343)

[21 décembre 1881.]

Construction d'un hangar, installation de voies et atelier à la gare de Lyon-Guillotière.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un hangar pour le lavage des voitures, l'installation des voies de formation de trains et l'installation d'un atelier de petit entretien à la gare de Lyon-Guillotière (ligne de Lyon à Avignon), conformément au plan dressé, le 6 août 1880, par l'Ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 344)

[24 décembre 1881.]

Approfondissement du port de la Ciotat (Bouches-du-Rhône).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux d'approfondissement

du port de la Ciotat (Bouches-du-Rhône), ainsi qu'à la construction d'un mur de quai dans ce port, conformément au plan et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 15 janvier et 14 et 20 octobre 1880;

2° La dépense, évaluée à 720 000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 345)

[26 décembre 1881.]

Rectification de la route nationale n° 89 (Rhône).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 89, de Lyon à Bordeaux, aux abords de Lyon (Rhône), entre l'Étoile-d'Alais et la Table-de-Pierre, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur le plan annexé au présent décret;

La portion de route à rectifier demeurera déclassée du jour où la nouvelle direction aura été livrée à la circulation ;

2° La dépense, évaluée à 160 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics ;

3° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 436)

[9 janvier 1882.]

Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie du Chemin de fer du Nord, pour l'ex-

ploitation provisoire de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Vu la loi du 23 septembre 1881, qui a autorisé le Ministre des Travaux Publics à assurer l'exploitation provisoire de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, « à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor, » la même loi disposant, en outre, qu'un décret déterminera les conditions de cette exploitation provisoire ;

Vu la convention passée, le 30 décembre 1881, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer du Nord, pour l'exploitation provisoire de la ligne précitée,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée, passée le 30 décembre 1881, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer du Nord, pour l'exploitation provisoire du chemin de fer d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1881 et le 30 décembre,

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer du Nord*, ladite compagnie représentée par MM. le baron *de Saint-Didier*, vice-président du conseil d'administration, *Gaston Griolet* et *Vallon*, administrateurs, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération en date du 23 décembre 1881, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de six mois,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer du Nord se charge d'exploiter provisoirement la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, avec son personnel, ses propres moyens et son matériel, dans les conditions fixées par le cahier des charges et par les conventions qui régissent les concessions de son réseau.

Elle devra également se conformer aux dispositions contenues dans la conven-

tion annexée au décret du 4 juin 1870 et conclue le 11 mai 1870 entre la France et la Belgique, pour l'établissement du chemin de fer reliant directement Armentières à Ostende.

Dans ses relations avec les lignes voisines exploitées par la compagnie du chemin de fer du Nord, la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, sera traitée comme si elle faisait partie de la concession de la compagnie du Nord. La compagnie du Nord renonce, pour son exploitation, à tout droit de transmission à l'entrée et à la sortie de la section de ligne appartenant à l'État. Les tarifs de toute nature du réseau, généraux, spéciaux, communs, lui seront applicables.

Toutefois, le Ministre, en ce qui concerne l'application de ces tarifs à la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, aura la faculté de prescrire, à une époque quelconque et pour le parcours à effectuer sur cette ligne, les modifications qu'il jugera utiles dans l'intérêt public.

Art. 2. — Les voyageurs suivront les itinéraires qui répondent à leurs convenances, les horaires des trains étant d'ailleurs réglés de façon à y satisfaire.

En ce qui concerne les marchandises, il est convenu, pour l'exécution du présent traité, que, dans toutes les relations des gares françaises entre elles, elles seront dirigées suivant la voie reconnue par le Ministre, la compagnie entendue, la plus économique au point de vue des dépenses d'exploitation.

Dans l'application des taxes, établies d'après une base kilométrique, on ne comptera d'ailleurs jamais que les distances réellement parcourues ; de même, la répartition, entre la compagnie du Nord et l'État, du produit des taxes, soit à prix fermes, soit à base kilométrique, s'établira au prorata des distances réellement parcourues sur les lignes du Nord et sur la ligne de l'État.

L'État et la compagnie du Nord s'interdisent mutuellement les réductions de taxes qui auraient pour objet de détourner le trafic des itinéraires à suivre, ainsi qu'il est dit au deuxième paragraphe du présent article.

Art. 3. — Les travaux de premier établissement de toute nature qui sont reconnus nécessaires par le Ministre, soit dans le présent, soit dans l'avenir, pour l'exploitation de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, tels que : agrandissements et installations nouvelles dans les gares de la section de ligne appartenant à l'État, établissement de voies de garage, et tous travaux de consolidation et de parachèvement, seront exécutés par la compagnie du Nord aux frais de l'État, sur projets approuvés.

En ce qui concerne la gare d'Armentières, la compagnie du Nord conservant seule la charge des dépenses de premier établissement faites et à faire pour installations et agrandissements, l'État payera à la compagnie une redevance annuelle, calculée en comptant à 5 p. 100 l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement de la gare et en multipliant le chiffre ainsi obtenu par le rapport, à constater, entre le nombre total des voyageurs et des tonnes de marchandises à petite vitesse, tant expédiés que reçus par la gare pour la seule ligne appartenant à l'État, et le nombre total des voyageurs et des tonnes de marchandises à petite vitesse, expédiés et reçus par ladite gare pour l'ensemble des lignes qui y aboutissent.

Art. 4. — L'exploitation de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, restera, au point de vue du règlement des comptes d'exploitation, indé-

pendante et distincte de l'exploitation des divers réseaux concédés à la compagnie du Nord. Il sera ouvert, à cet effet, un compte spécial de l'exploitation de cette ligne qui comprendra :

D'une part, les recettes de quelque nature qu'elles soient;

D'autre part, les dépenses des services de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris le renouvellement des voies; les frais d'administration centrale, déduction faite de tout ce qui concerne le service des titres émis par la compagnie, l'intérêt des avances faites par la compagnie pour solder les dépenses faites en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation; les prélèvements faits par la compagnie sur les recettes pour la réserve destinée à assurer le service des retraites, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et incendies.

Les dépenses d'exploitation seront, autant que possible, localisées. Dans le cas contraire, elles seront évaluées avec les dépenses de même nature effectuées sur les autres lignes de la compagnie, et ventilées entre celles-ci et la ligne exploitée provisoirement pour le compte de l'État, d'après les règles établies par l'Administration supérieure, sur la proposition de la commission de vérification de comptes instituée par le règlement d'administration publique du 12 août 1868 pour la justification des dépenses de la compagnie.

En sus des dépenses d'exploitation indiquées ci-dessus, l'État allouera à la compagnie une redevance annuelle égale à 5 p. 100 du capital dépensé par elle :

a) Pour l'acquisition du mobilier des gares, de l'outillage et des approvisionnements de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende;

b) Pour l'acquisition du matériel roulant et l'établissement des ateliers nécessaires à l'exploitation de cette ligne la valeur de ce matériel et de ces établissements étant calculée en multipliant les dépenses totales de cette nature faites par la compagnie pour l'ensemble des lignes par le rapport entre le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de même nature sur ladite ligne, et le nombre de kilomètres parcourus sur tout le réseau de la compagnie.

Art. 5. — Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation, arrêté au 31 décembre de chaque année, sera remis au Ministre des Travaux Publics le 1er avril, au plus tard, de l'année suivante, pour être soumis au contrôle de la commission de vérification des comptes.

La compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes portées audit compte, et l'État sera redevable envers la compagnie du montant des dépenses d'exploitation en sus des redevances annuelles prévues aux articles 3 et 4 pour le loyer des gares communes et pour le matériel.

Toutefois la somme dont l'État sera redevable pour les dépenses d'exploitation, en dehors des redevances précitées, ne pourra en aucun cas, dépasser la limite qui correspond à un prix de revient de 2f,60 par kilomètre parcouru par les trains de toute nature prescrits ou approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

La compagnie recevra, s'il y a lieu :

1° Une part d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum ci-dessus indiqué et le prix réel de revient des dépenses de l'exploitation :

2° Une part de bénéfice égale au tiers de la portion de la recette nette qui excédera 1 000 francs par kilomètre.

Art. 6. — L'État sera affranchi de toute participation aux dépenses d'exploi-

tation de la gare commune d'Armentières; mais les frais accessoires de toute nature, tels que droits de gare, frais de chargement et de déchargement, s'il y a lieu, etc., des marchandises expédiées ou reçues par ladite gare en destination ou en provenance de la ligne d'Armentières à la frontière, vers Ostende, seront perçus au profit de la compagnie du Nord.

Art. 7. — La présente convention est essentiellement provisoire; elle pourra être résiliée à toute époque, sans indemnité, à la charge, par celle des parties contractantes qui voudra résilier, de prévenir l'autre six mois à l'avance.

En tout cas cette convention expirera nécessairement au plus tard le 30 juin 1882.

Audit terme, la compagnie sera tenue de céder à l'État, s'il le requiert, et à dire d'experts, les mobiliers des gares, les matériaux et approvisionnements existants sur la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende. De son côté, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, d'accepter cette cession dans les mêmes conditions.

A la même époque, si elle en est requise par l'État, la compagnie s'engage à continuer l'exploitation, jusqu'à concurrence de six mois, dans les conditions insérées au présent contrat.

Art. 8. — Les résultats financiers, en gain ou en perte, de l'exploitation, par la compagnie du Nord, de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, seront portés, à la fin de chaque exercice, au compte : *Exploitation des lignes rattachées à l'ancien réseau.*

Art. 9. — La compagnie du chemin de fer du Nord prendra possession de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, le jour qui sera fixé par la décision ministérielle autorisant l'ouverture de l'exploitation par la compagnie du Nord.

La compagnie du Nord reprendra le mobilier des stations et l'outillage existant sur la ligne dont il s'agit au prix qui sera payé par l'État à la compagnie concessionnaire, après estimation contradictoire.

Art. 10. — Les frais d'enregistrement des présentes, s'il y a lieu, seront payés par l'État.

Signé : Saint-Didier.
Signé : Griolet.
Signé : Vallon.

Approuvé l'écriture :
Signé : D. Raynal.

(N° 347)

[8 février 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général des Mines et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 23 et 30 novembre 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'agrandissement des bureaux de la voie, à Saint-Étienne, présenté le 27 octobre 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	3 035f,00

LIGNE DE SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet de substitution d'une conduite de 0m,108 de diamètre à la conduite existante de 0m,060 pour l'alimentation d'eau de la gare d'Arvant, présenté le 13 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	35 000 00
Ensemble.	38 035f,00

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 348)

[8 février 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que des travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 5 juillet 1873 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 12 octobre, 23 et 30 novembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'agrandissement du buffet à la gare de la Roche, présenté le 25 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 12 432f,00

Projet de remplacement des quais actuels par des quais couverts et découverts définitifs aux gares de Sénozan et d'Uchizy, présenté le 23 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 16 000 00

Projet de modification des voies à la gare de Châlon-ville, présenté le 16 octobre 1880, avec un détail estimatif arrêté à. . . . . 193 200 »

Projet d'agrandissement du bureau de la petite vitesse à la gare de Villefranche, présenté le 15 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 3 600 00

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'établissement d'une communication 2-3, de suppression

de la communication 1-2 et de prolongement de la voie 1, côté de Lyon, à la gare de Courthézon, présenté le 3 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 10 000f,00

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet d'agrandissement de la halle et de modification des voies de marchandises à la gare d'Héricourt, présenté le 3 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 32 000 00

LIGNE DE NEVERS A CHAGNY.

Projet d'établissement d'une gare de triage à Montchanin, présenté le 23 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à 327 000 00

LIGNE DE SANTENAY A L'ÉTANG.

Projet d'établissement d'un pont à bascule de 20 tonnes à la gare de Nolay, présenté le 4 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à 5 600 00

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'agrandissement des bureaux de la voie, à Saint-Étienne, présenté le 27 septembre 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau à 6 066 00

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'allongement de voies à la gare d'Artemare, présenté le 27 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.. 6 000 00

Projet d'allongement du trottoir gauche à la gare de Montluel, présenté le 27 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 3 000 00

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la gare du Grand-Lemps, présenté le 21 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à 5 800 00

LIGNE DE GRENOBLE A MONTMÉLIAN.

Projet d'établissement d'une communication 1-2 à la gare de Sainte-Hélène du Lac, présenté le 8 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 4 700 00

LIGNE D'ARLES A LUNEL.

Projet d'établissement d'une communication 2-4 à la gare d'Aimargues, présenté le 8 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	5 000f,00

LIGNE DE BESSÈGES A ALAIS.

Projet de construction d'une remise annulaire pour dix machines, d'un pont tournant de 14 mètres, d'une fosse à piquer le feu, d'une grue hydraulique et de voies accessoires à la gare de Robiac, présenté le 23 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à..	267 000 00

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'établissement d'un deuxième quai découvert et de plaques tournantes à la gare d'Aigues-Vives, présenté le 20 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	8 000 00

LIGNE DES ARCS A DRAGUIGNAN.

Projet d'établissement d'un pont à bascule de 20 tonnes à la gare de Draguignan, présenté le 11 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	4 800 00
ENSEMBLE..	910 198f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 349)

[8 février 1882.]

Décret qui approuve la cession faite à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de la concession du chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics;

Vu le décret du 24 février 1877 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Vosges, d'un chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont, dit de la *Moselotte*, et autorisant ledit département à pourvoir à l'exécution de ce chemin, conformément à la convention passée, le 8 juillet 1876, avec le sieur Henri Géliot, et au cahier des charges joint à cette convention;

Vu lesdits cahier des charges et convention;

Vu le traité intervenu, le 16 décembre 1880, entre la compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Moselotte et la compagnie de l'Est pour la cession de ladite ligne à cette dernière compagnie;

Vu l'avenant audit traité, en date du 6 octobre 1881;

Vu la délibération, en date du 26 avril 1881, par laquelle le conseil général des Vosges a donné son adhésion au traité dont il s'agit;

Vu la lettre du Préfet des Vosges en date du 19 mai 1881;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer en date du 2 juillet 1881;

Vu la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local, et notamment l'article 10, paragraphe 1er, de ladite loi;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément aux stipulations du traité du 16 décembre 1880 et à l'avenant de ce traité, en date du 6 octobre 1881, la cession faite à la compagnie des chemins de fer de l'Est, par la société anonyme de la Moselotte, de la concession accordée à cette société, par le décret du 24 février 1877, du chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont.

Des copies certifiées desdits traité et avenant resteront annexées au présent décret.

. . . .

TRAITÉ.

Entre :

La compagnie anonyme des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. *Charles Berthier* et *Alphonse Baude*, administrateurs de la compagnie, agissant en leurdite qualité

(*) Voir *Annales* 1880, p. 1157.

et en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 16 décembre 1880,

D'une part;

Et la compagnie anonyme du chemin de fer de la Moselotte, dont le siège est à Remiremont, représentée par MM. *Henry Géliot* et *Edouard Fournier*, agissant en leur qualité d'administrateurs délégués, aux termes de l'article 32 des statuts de ladite compagnie, en date du 22 octobre 1875, déposés en minute en l'étude de Mᵉ Martin, notaire à Vagney,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

La compagnie anonyme des chemins de fer de la Moselotte est concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont, en vertu de la convention passée entre le département des Vosges, le 8 juillet 1876, annexée, avec le cahier des charges, au décret de déclaration d'utilité publique en date du 24 février 1877.

L'exploitation de cette ligne a commencé le 6 septembre 1879; elle a été effectuée, jusqu'à ce jour, par les soins de la compagnie de l'Est et pour le compte de la compagnie de la Moselotte, conformément au traité intervenu entre les parties le 23 juillet 1879. Ce traité, fait pour une durée illimitée, mais pouvant être dénoncé chaque année, six mois avant l'expiration de la période annuelle commencée, a fait l'objet d'une demande de résiliation de la part de la société concessionnaire et doit prendre fin le 31 décembre 1880.

Dans cette situation, la compagnie de la Moselotte ayant proposé à la compagnie des chemins de fer de l'Est la cession de sa concession, les parties ont arrêté les conventions suivantes :

Art. 1er. — La compagnie de la Moselotte fait cession à la compagnie des chemins de fer de l'Est de la concession qui lui appartient, telle qu'elle se poursuit et se comporte, avec tous les droits, privilèges et avantages y attachés, à l'exception des subventions de l'État, des communes et des particuliers, ladite cession comprenant les terrains acquis, y compris les excédents en dehors de la ligne, les ouvrages et bâtiments exécutés, les voies et leurs dépendances, le matériel roulant, les approvisionnements, le mobilier, les archives de la ligne.

Art. 2. — Le prix de cette cession est fixé comme suit :

1° La compagnie de l'Est payera à la compagnie de la Moselotte :

a) Une somme de 700 000 francs, représentant la valeur des quatorze cents actions de ladite société de la Moselotte;

b) Une somme de 414 504 francs, représentant la dette flottante de la compagnie de la Moselotte, dont il sera déduit la somme 58 169f,82, due par cette compagnie à la compagnie de l'Est pour divers travaux et fournitures. Le présent traité vaudra quittance de cette somme pour la compagnie de la Moselotte, après les approbations réservées conformément aux articles 6 et 7 ci-dessous.

Ces sommes seront payées dans le mois qui suivra les approbations réservées aux articles 6 et 7 ci-dessous.

2° La compagnie de l'Est se charge, en outre, du service (intérêts et amortissement) des deux mille quatre cents obligations émises par la compagnie de la Moselotte.

La compagnie de l'Est fera, dans les mêmes conditions que pour ses propres

titres, toutes les opérations de transfert, conversion et mutation concernant les titres émis par la compagnie de la Moselotte.

A cet effet, tous pouvoirs et délégations nécessaires sont donnés, par ces présentes, à la compagnie de l'Est par la compagnie de la Moselotte.

Art. 3. — La compagnie de l'Est recevra la ligne entièrement libérée de toutes charges antérieures à la remise. Elle restera étrangère à la liquidation de la compagnie de la Moselotte et au payement de toutes les dettes qui pourraient avoir été contractées par ladite compagnie envers des tiers, pour quelque cause que ce soit.

Il n'est fait exception que pour les deux mille quatre cents obligations émises par la compagnie de la Moselotte, dont la compagnie de l'Est se charge, conformément à l'article 2 ci-dessus.

Art. 4. — La compagnie de la Moselotte remettra à la compagnie de l'Est, après les avoir complétés et régularisés, tous les actes de vente et d'échange de terrains. Elle devra justifier régulièrement de la possesion des terrains occupés par la ligne et de l'accomplissement de toutes les formalités de transcription et de purge d'hypothèques.

La compagnie de l'Est établira, à ses propres frais, le bornage des terrains.

Art. 5. — La compagnie du chemin de fer de la Moselotte subroge à tous ses droits la compagnie des chemins de fer de l'Est, pour les garanties qui peuvent incomber soit aux entrepreneurs de travaux de la ligne, soit aux fournisseurs pour le matériel et pour tous autres objets fournis à ladite compagnie.

La compagnie des chemins de fer de l'Est, moyennant cette subrogation, décharge la compagnie de la Moselotte de toute responsabilité pour les travaux et pour le matériel qu'elle remet à ladite compagnie de l'Est.

Art. 6. — Le présent traité devra, pour être valable, être approuvé par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément :

1° A l'article 10 de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

2° A l'article 17 de la convention du 31 décembre 1875 entre l'État et la compagnie de l'Est, autorisant ladite compagnie à comprendre dans ses comptes annuels d'exploitation les dépenses et recettes pouvant résulter du présent traité, qui a pour objet d'assurer la corespondance, avec le réseau de l'Est, des localités desservies par la compagnie de la Moselotte.

Art. 7. — Les parties contractantes réservent également l'approbation du présent traité par les assemblées générales des actionnaires de la compagnie de l'Est et de la compagnie de la Moselotte qui se réuniront au mois d'avril 1881.

Art. 8. — En attendant les approbations réservées aux articles 6 et 7 ci-dessus, la compagnie de l'Est prendra provisoirement possession de la ligne au 1er janvier 1881, et elle tiendra compte, à partir de cette date jusqu'au jour du payement, à la compagnie de la Moselotte, de l'intérêt, à 5f,80 p. 100, des sommes fixées pour la cession de la ligne.

La compagnie de l'Est se chargera également du service provisoire des deux mille quatre cents obligations de la compagnie de la Moselotte pour les échéances de mai et de novembre 1881.

Il sera dressé un inventaire des approvisionnements et du mobilier au moment de la prise de possession provisoire par la compagnie de l'Est.

Art. 9. — Au cas où le présent traité ne serait pas approuvé, conformément aux articles 6 et 7 ci-dessus, il sera établi un décompte, avec intérêts à 5f,80 p. 100, à partir du 1er janvier 1881, entre les deux compagnies, pour les sommes qu'elles se devront, en admettant que l'exploitation de la ligne ait été faite en vertu de la convention du 23 juillet 1879, et en tenant compte à la compagnie de l'Est des avances qu'elle aura pu faire à la compagnie de la Moselotte, soit pour le service des obligations, soit pour toute autre cause.

Art. 10. — Toutes contestations entre les parties pour l'exécution du présent traité seront soumises au tribunal de commerce du département de la Seine.

A cet effet, les parties font élection de domicile à Paris, savoir :

La compagnie du chemin de fer de l'Est, à sa gare, rue et place de Strasbourg ;

Et la compagnie du chemin de fer de la Moselotte, à Paris, rue de Richelieu, n° 45, chez M. *Becoulet*, fabricant de papiers.

Art. 11. — Les frais d'enregistrement du présent traité seront à la charge de la compagnie de l'Est.

Fait double, à Paris, le 16 décembre 1880.

Approuvé :
Signé CH. BERTHIER.

Approuvé l'écriture :
Signé GÉLIOT.

Approuvé :
Signé ALP. BAUDE.

Approuvé l'écriture :
Signé FOURNIER.

AVENANT.

Entre :

La compagnie anonyme des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. *Alphonse Baude* et *Charles Berthier*, administrateurs de la compagnie, agissant en leurdite qualité et en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 29 septembre 1881,

D'une part ;

Et la compagnie anonyme du chemin de fer de la Moselotte, dont le siège est à Remiremont, représentée par MM. *Hubert Maurice* et *Eugène Nicolas*, administrateurs délégués, agissant en leurdite qualité et en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 4 octobre 1881 ;

D'autre part ;

Il est exposé que les parties contractantes ont signé, à la date du 16 décembre 1880, un traité pour la cession de la concession de la ligne de la Moselotte (Remiremont à Cornimont).

L'article 6 dudit traité porte :

« Le présent traité devra, pour être valable, être approuvé par décret délibéré en Conseil d'État, conformément :

« 1° A l'article 10 de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

« 2° A l'article 17 de la convention du 31 décembre 1875 entre l'État et la compagnie de l'Est, autorisant ladite compagnie à comprendre dans ses

« comptes annuels d'exploitation les dépenses et recettes pouvant résulter du « présent traité, qui a pour objet d'assurer la correspondance avec le réseau « de l'Est des localités desservies par la compagnie de la Moselotte. »

Les parties contractantes conviennent de considérer comme nul et non avenu le deuxième paragraphe de l'article ci-dessus, qui sera, en conséquence, rédigé ainsi qu'il suit :

« Le présent traité devra, pour être valable, être approuvé par décret délibéré en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880 « sur les chemins de fer d'intérêt local. »

Fait double, à Paris, le 6 octobre 1881.

Approuvé :
Signé CH. BERTHIER.

Approuvé :
Signé ALPH. BAUDE.

Approuvé :
Signé MAURICE.

Approuvé :
Signé NICOLAS.

(N° 350)

[8 février 1882.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Elbeuf et sa banlieue.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics;

Vu l'avant-projet présenté par l'administration municipale d'Elbeuf pour l'établissement d'un réseau de tramways à traction mixte de chevaux et de locomotives sur le territoire de cette ville et de sa banlieue;

Vu, notamment, le plan visé par le maire d'Elbeuf le 19 mai 1880;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur ledit avant-projet, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans les formes prescrites par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834, et notamment l'avis de la commission d'enquête du 6 novembre 1879;

Vu la délibération de la chambre de commerce d'Elbeuf du 5 avril 1877;

Vu la délibération du conseil général de la Seine-Inférieure du 13 avril 1877;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Saint-Aubin jouxte Boulleng, de Saint-Étienne du Rouvray, d'Oissel, de Sotte-

ville lez Rouen, de Saint-Pierre lez Elbeuf, d'Orival, de Caudebec lez Elbeuf et d'Elbeuf, en date des 2, 4 et 25 août 1873, 5, 13 et 19 novembre 1873, 13 novembre, 8 décembre 1876, 29 mars et 23 novembre 1877, 15 octobre 1878, 21, 23, 24, 27 et 28 octobre et 4 novembre 1879, 25 mai et 3 décembre 1880, et 16 septembre 1881;

Vu le cahier des charges arrêté par le Ministre des Travaux Publics;

Vu le traité de rétrocession passé le 16 septembre 1881, entre le maire d'Elbeuf, au nom de la ville, et le sieur de Ridder;

Vu les rapports des ingénieurs des 22 décembre 1879, 11-12 février, 18 juillet, 16 et 17 août 1880 et 28 juin 1881;

Vu les lettres du Préfet de la Seine-Inférieure en date des 7 août et 3 septembre 1880 et 23 septembre 1881;

Vu les avis du Conseil général des ponts et chaussées des 27 juin 1878, 31 mars 1879, 18 mars et 21 octobre 1880 et 21 juillet 1881;

Vu l'avis de l'inspecteur général des ponts et chaussées en date du 21 octobre 1881;

Vu l'avis du Ministre de l'Intérieur en date du 16 novembre 1881;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu la loi du 11 juin 1880 et le règlement d'administration publique en date du 6 août 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways à traction mixte de chevaux et de locomotives dans la ville d'Elbeuf et sa banlieue, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

Art. 2. — Il sera pourvu par la ville d'Elbeuf à l'établissement et à l'exploitation dudit réseau, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé entre le maire et le sieur de Ridder pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité, ainsi que le plan et le cahier des charges, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être effectuées dans le délai de quatre ans à partir de la date de l'approbation des projets.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Art. 1er. — La ville d'Elbeuf s'engage à rétrocéder à M. *Théodore de Ridder*, ingénieur civil, demeurant à Elbeuf, pour une durée égale à celle de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways définies à l'article 2 du cahier des charges annexé au présent traité.

Art. 2. — La cession desdites lignes est faite conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret en date du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges susmentionné.

Art. 3. — Tous les travaux et indemnités imposés aux concessionnaires de tramways par le règlement ci-dessus énoncé, et notamment ceux énumérés aux articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11, seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Art. 4. — M. *Théodore de Ridder* payera annuellement à la ville d'Elbeuf, à titre de droit de stationnement, une redevance calculée d'après le nombre de kilomètres de lignes de tramways établies sur son territoire.

Cette redevance sera fixée ainsi qu'il suit, par kilomètre :

De la première à la cinquième année, néant;

De la cinquième à la dixième, 100 francs par an;

De la onzième à la vingtième année, 150 francs par an;

De la vingt et unième à la trentième, 200 francs par an;

De la trente et unième à la quarantième, 250 francs par an.

Art. 5. — Pour garantir l'exécution de son engagement, M. *Théodore de Ridder* versera à la caisse municipale une somme de 100 000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, qui formera le cautionnement de son entreprise et qui lui sera remboursée dans les conditions stipulées à l'article 38 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 6. — M. *Théodore de Ridder* devra faire élection de domicile à Elbeuf. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie d'Elbeuf.

Art. 7. — M. *Théodore de Ridder* ne pourra rétrocéder à des tiers l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways faisant l'objet du présent traité sans l'autorisation de la ville d'Elbeuf. Cette rétrocession devra, dans tous les cas, être approuvée par décret rendu en Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Elbeuf, le 16 septembre 1881.

Accepté :
Le Rétrocessionnaire,
Signé TH. DE RIDDER.

Accepté par nous,
Maire de la ville d'Elbeuf :
Signé DOUBLET.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION. — OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu partie par des chevaux, partie par des locomotives.

TRACÉ.

Art. 2. — Le réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne no 1 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à Sotteville lez Rouen.

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale no 2 (rues de la Barrière, Royale, Saint-Étienne et de Rouen) ;

Dans la commune d'Orival, la route départementale no 2 et le chemin de grande communication no 18 ;

Dans la commune de Saint-Étienne du Rouvray, le même chemin et la Grande-Rue de Saint-Étienne ;

Dans la commune de Sotteville, le chemin de grande communication no 18, jusqu'au point *terminus* des tramways de Rouen à Quatremarre.

Ligne no 2 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à Saint-Pierre lez Elbeuf (pont de l'Oison).

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale no 14 (rue de Caudebec) ;

Dans la commune de Caudebec lez Elbeuf, la même route (rue de Louviers) ;

Dans la commune de Saint-Pierre lez Elbeuf, la même route, jusqu'au pont de l'Oison.

Ligne no 3 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à Saint-Pierre lez Elbeuf (Puits-Mérot).

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale no 7 (rue du Cours) ;

Dans la commune de Caudebec lez Elbeuf, la route départementale no 7 (les rues de Strasbourg, de la Porte-Verte et de la Villette) ;

Dans la commune de Saint-Pierre lez Elbeuf, les rues de la Villette, du Saunier, de la Bretèque et de l'Église, jusqu'à la place du Puits-Mérot.

La ligne no 4 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à la gare du chemin de fer de l'Ouest.

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale no 14 (rue de Paris et pont sur la Seine) ;

Dans la commune de Saint-Aubin jouxte Boulleng, la même route (avenue de la Gare).

Elle aboutit dans la cour de la gare des voyageurs.

Ligne n° 5 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Coq à la gare du chemin de fer de l'Ouest.

Cette ligne emprunte, dans la commune d'Elbeuf, les rues Saint-Jean et Henry, se confond ensuite avec la ligne n° 4.

Ligne n° 6 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à la gare du chemin de fer d'Orléans à Rouen.

Cette ligne emprunte, dans la commune d'Elbeuf, la route départementale n° 2 (rue de la Barrière, partie commune avec la ligne n° 1) et la rue Saint-Jacques dans toute sa longueur.

Ligne n° 7 (pour marchandises seulement), formée de tronçons discontinus empruntant :

Dans la commune d'Elbeuf, le quai de la Seine, les rues du Havre, du Neubourg, Dévé, du Glayeul, Robert, Porte-Rouge et Cousin-Corblin;

Dans la commune de Saint-Aubin jouxte Boulleng, l'embranchement de la route départementale n° 14 et les rues donnant accès à la gare des marchandises du chemin de fer de l'Ouest.

L'emploi de la traction mécanique est autorisé sur les lignes ou portions de lignes ci-après désignées, savoir :

Ligne n° 1. — De l'origine de la rue de Rouen à l'extrémité de la ligne, à Sotteville.

Ligne n° 2. — De la place de la Mairie de Caudebec lez Elbeuf à l'extrémité de la ligne, à Saint-Pierre lez Elbeuf.

Ligne n° 5. — En entier.

Le Ministre des Travaux Publics pourra toutefois exiger, à une époque quelconque de la concession, que la traction mécanique soit remplacée, sur tout ou partie de ces lignes ou portions de lignes, par la traction au moyen de chevaux, s'il juge que le premier mode de traction n'assure pas convenablement la sécurité et la régularité du service, ou qu'il présente des inconvénients graves pour le public.

Ce changement ne sera prescrit qu'à la suite d'une enquête. Le concessionnaire devra l'effectuer dans un délai de six mois.

Sur toutes les autres lignes ou portions de lignes faisant partie de la présente concession, la traction se fera au moyen de chevaux.

DÉLAIS D'EXÉCUTION.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de l'approbation des projets. Ils seront poursuivis et terminés de telle manière qu'un quart au moins de la longueur totale du réseau soit livré chaque année à la circulation.

LARGEUR DE LA VOIE. — GABARIT DU MATÉRIEL ROULANT.

Art. 4. — La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris les saillies, notamment celles des marchepieds latéraux et celle du chargement des véhicules, ne dépassera pas $1^{m},90$; la hauteur du matériel roulant, au-dessus des rails, sera au plus de $4^{m},20$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie sera réglée de telle façon qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins $0^{m},50$.

ALIGNEMENTS ET COURBES. — PENTES ET RAMPES.

Art. 5. — Les alignements seront accordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres, sauf dans les traverses et à leurs abords, où ce rayon pourra descendre à 20 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à $0^{m},045$, sauf dans la rue Saint-Étienne, à Elbeuf, où le nivellement actuel pourra être conservé.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du Préfet.

ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE. — PARTIES ACCESSIBLES AUX VOITURES ORDINAIRES.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du Préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou dans un empierrement de $0^{m},20$ d'épaisseur qui r'gnera dans l'entre-rails et à $0^{m},50$ au moins de chaque côté, suivant que la chaussée préexistante sera elle-même pavée ou empierrée au moment de la construction de la voie ferrée; ce pavage ou cet empierrement sera exécuté conformément aux dispositions prescrites par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé de l'établir à ses frais.

Par exception, la chaussée d'asphalte sera maintenue sur les deux grands ponts de la route départementale n° 14, et les rails posés au niveau de cette chaussée, sans saillie ni dépression.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^{m},60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE. — PARTIES NON ACCESSIBLES AUX VOITURES ORDINAIRES.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, il reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierres cassées ou de gravier, de 2 mètres de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 0m,03, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 0m,30 de largeur. Un intervalle libre de 0m,50 au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route, excepté dans certains passages exceptionnels où cet intervalle pourra être réduit conformément aux dispositions qui seront arrêtées par le Préfet, sur la demande du concessionnaire. Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Sur les points où la voie ferrée sera établie en dehors de la voie publique on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de 0m,50 au moins.

TRAVERSES DES VILLES ET VILLAGES.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du Préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement du trottoir et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes:

a) Pour un trottoir, 1m,10;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60

2° Quand on supprime ce stationnement, 0m,30.

EXÉCUTION DES TRAVAUX.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire, afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Le concessionnaire aura toutefois la faculté de remplacer les boutissses par deux pavés de deux tiers de longueur lorsque la largeur des pavés sera égale ou supérieure à $0^m,20$, et à la condition que la découpe d'une rangée à l'autre sera toujours d'au moins $0^m,05$.

Lorsqu'une voie ferrée à traction de chevaux sera placée sur un trottoir ou sur une contre-allée en terre, il sera établi entre les rails une chaussée empierrée de $0^m,20$ d'épaisseur pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

VOIE.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 16 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses.

GARES ET STATIONS.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections qui seront déterminées par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Il y aura, en outre, pour les voyageurs et pour les marchandises, des gares, stations et haltes dont le nombre et l'emplacement seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs aux deux extrémités de chaque ligne, ainsi qu'à toutes les limites de section, telles qu'elles sont définies par l'article 23 du présent cahier des charges (tarif des voyageurs).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

ENTRETIEN.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordi-

naires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend le pavage, l'empierrement ou l'asphalte des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Toutefois, dans les parties à deux voies, l'entretien de l'entre-voie ne sera à la charge du concessionnaire qu'autant qu'il n'aura pas plus de $1^m,50$ de largeur; au delà, les deux voies seront considérées, au point de vue de l'entretien, comme indépendantes l'une de l'autre.

RÉFECTION DES PARTIES DE ROUTE OU DE CHEMIN ATTEINTES PAR LES TRAVAUX DE LA VOIE FERRÉE.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées, empierrées ou asphaltées de la voie publique, situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

NOMBRE MINIMUM DE VOYAGES.

Art. 14. — Le nombre minimum des trains de voyageurs qui desserviront tous les jours chacune des lignes du réseau, la ligne n° 7 exceptée, est fixé à trois dans chaque sens.

Si la nécessité d'un nombre de trains plus considérable se fait sentir, le concessionnaire sera tenu de se mettre d'accord avec l'Administration pour leur établissement, et modifier en conséquence ses tableaux de marche des trains.

Sur les lignes nos 4, 5 et 6, la corespondance devra être assurée avec les trains desservant les gares de Saint-Aubin et d'Elbeuf.

LIMITATION DE LA VITESSE ET DE LA LONGUEUR DES TRAINS.

Art. 15. — Les trains se composeront d'un nombre de voitures tel que leur longueur totale ne dépasse pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

DURÉE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin quarante ans après cette date.

EXPIRATION DE LA CONCESSION.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'État aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dires d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'État.

L'État sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre, en outre, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si l'État le requiert, le concessionnaire sera tenu de éder ses approvisionnements de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie..

REMISE DES LIEUX DANS L'ÉTAT PRIMITIF.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

RACHAT DE LA CONCESSION.

Art. 19. — L'État aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du

11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective du réseau entier, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par l'État après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité, qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphes de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour l'État.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

DÉCHÉANCE.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au Préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le Ministre des Travaux Publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aurait été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et lui restera acquise.

ACHÈVEMENT DES TRAVAUX EN CAS DE DÉCHÉANCE.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881, ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement, dans les conditions qui

seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

CAS DE FORCE MAJEURE.

Art. 22. — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

TARIF DES DROITS A PERCEVOIR.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

NUMÉROS des lignes.	DÉSIGNATION DES STATIONS.		Longueurs approximatives entre les stations	PRIX A PAYER par billet simple	
	de départ.	d'arrivée.		1re classe.	2e classe.
1	Elbeuf, place du Calvaire.	Orival, mairie.	3 300m	0f,30	0f,20
	Idem.	Oissel.	10 900	0 80	0 60
	Idem..	Saint-Etienne du Rouvray.	15 600	1 30	0 85
	Idem.	Sotteville, Quatremarre.. .	18 300	1 50	0 95
	Orival, mairie.	Oissel.	7 600	0 60	0 40
	Idem.	Saint-Etienne du Rouvray.	12 300	0 90	0 70
	Idem.	Sotteville, Quatremarre . .	15 000	1 30	0 80
	Oissel.	Saint-Etienne du Rouvray.	4 700	0 55	0 35
	Idem.	Sotteville, Qatremarre.. . .	7 400	0 60	0 40
	Saint-Étienne-du-Rouvray.	*Idem*.	2 700	0 30	0 20
2	Elbeuf, place du Calvaire.	Caudebec, entrée de la rue de Strasbourg.	1 300	0 15	0 10
	Idem.	Saint-Pierre, pont de l'Oison.	3 700	0 30	0 20
	Caudebec, entrée de la rue de Strasbourg.	*Idem*.	2 400	0 25	0 15
3	Elbeuf, place du Calvaire.	Caudebec, entrée de la rue de Strasbourg.	1 400	0 15	0 10
	Idem.	Saint - Pierre, place du Puits-Mérot.	4 000	0 35	0 25
	Caudebec, entrée de la rue de Strasbourg.	*Idem*.	2 600	0 30	0 20
4	Elbeuf, place du Calvaire.	Saint - Aubin, gare de l'Ouest.	1 800	0 20	0 15
5	Elbeuf, place du Coq. . . .	*Idem*.	2 000	0 20	0 15
6	Elbeuf, place du Calvaire.	Elbeuf, gare d'Orléans. . .	600	0 15	0 10
Tarif spécial.	D'un point à un autre de la ville d'Elbeuf, en deçà des bureaux d'octroi, quelle que soit la distance et quelles que soient les lignes parcourues.		»	0 15	0 10

Le voyageur qui montera entre deux stations payera comme s'il était monté à la station précédente, et celui qui descendra entre deux stations payera comme s'il était descendu à la station suivante.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers, et le prix de transport pour un tiers dans les taxes fixées ci-dessus.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les enfants au-dessous de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Dans les trains dont les voitures comporteront des compartiments spéciaux pour les chiens, ces animaux seront transportés au quart du tarif de la deuxième classe, le minimum de la perception étant fixé à 0f,10.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de seconde classe sera abaissé au taux de 0f,10 pour toutes les distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par le Ministre, sur la proposition des administrations municipales, le concessionnaire entendu.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation du Ministre, être employées à ces transports.

Les places d'impériale seront assimilées, pour le prix, aux places de seconde classe. Dans les voitures sans impériale, les places de première et de seconde classe seront en nombre égal à l'intérieur, les places de plate-forme sont assimilées à la seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance dont le montant sera fixé ultérieurement.

BAGAGES ET MESSAGERIES.

Les bagages autres que ceux que les voyageurs sont autorisés à conserver dans les voitures et les marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains des voyageurs seront taxés conformément au tarif ci-après :

D'un point à un autre du réseau concédé, quelle que soit la distance et quelles que soient les lignes parcourues :

Jusqu'à 5 kilogrammes inclusivement.	0f,20
Au delà de 5 kilogrammes et jusqu'à 10 kilogrammes inclusivement. .	0 25
Au delà de 10 kilogrammes et jusqu'à 20 kilogrammes inclusivement.	0 35
Au delà de 20 kilogrammes et jusqu'à 30 kilogrammes inclusivement.	0 40
Au delà de 30 kilogrammes et jusqu'à 40 kilogrammes inclusivement.	0 45
Au delà de 40 kilogrammes et jusqu'à 50 kilogrammes inclusivement.	0 50
Au delà de 50 kilogrammes et jusqu'à 100 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.	0 10
Au delà de 100 kilogrammes et jusqu'à 900 kilogrammes, par fraction indivisible de 50 kilogrammes.	0 10

Au-dessus de 900 kilogrammes, il sera fait application du tarif ordinaire des marchandises transportées à petite vitesse.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers et le prix de transport pour un tiers dans les taxes fixées ci-dessus :

MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne et par kilomètre.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois façonnés pour menuiserie et autres, bois exotiques découpés. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. Objets manufacturés. — Armes. — Allumettes chimiques. — Beurre frais. — Biscuits. — Bougies. — Brosserie. — Chapellerie. — Chocolat. — Citrons. — Cochenille. — Confitures. — Conserves. — Coutellerie. — Cuirs façonnés teints ou vernis — Draperie. — Fruits verts. — Fruits confits. — Glaces. — Horloges. — Houblon. — Indienne. — Indigo. — Librairie. — Liège. — Literie. — Lits en fer. — Machines et mécaniques en caisses. — Machines en pièces. — Mercerie. — Oranges. — Papeterie. — Parfumerie. — Passementerie. — Plumes. — Rubannerie. — Rouennerie. — Sabots. — Savons de toilette. — Sellerie. — Tapis. — Tissus non dénommés. — Toiles. — Vannerie. — Verrerie. — Verroterie. — Vins en bouteilles, en caisses ou en paniers.			
Pour chaque kilomètre, jusqu'au 10e inclus	0 16	0 24	0 40
Pour chaque kilomètre, du 11e au 20e inclus	0 16	0 19	0 35
Pour chaque kilomètre, au delà du 20e	0 16	0 14	0 30
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en blocs. — Albâtre. — Bitume. — Cotons filés. — Laines filées pour tissages, peignées ou cardées. — Vins et vinaigres en fût. — Boissons et bière en fût. — Levure sèche. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux cuivrés ou non. — Fontes moulées. — Beurre salé en fût. — Bouteilles vides. — Déchets de coton ou de laine lavés. — Goudron en fût. — Poissons salés. — Pommes de terre. Savon mou — Savon non parfumé en fût.			
Pour chaque kilomètre, jusqu'au 10e inclus	0 12	0 18	0 30
Pour chaque kilomètre, du 11e au 12e inclus	0 12	0 13	0 25
Pour chaque kilomètre, au delà du 20e	0 12	0 08	0 20
3e classe. — Houille. — Marne. — Cendre. — Fumier et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Argile. — Tuiles. — Briques. — Ardoises. — Bois de teinture en bûches. — Cotons bruts en balles. — Laines brutes en suint ou en balles.			
Pour chaque kilomètre, jusqu'au 10e inclus	0 08	0 12	0 20
Pour chaque kilomètre, du 11e au 20e inclus	0 08	0 07	0 15
Pour chaque kilomètre, au delà du 20e	0 08	0 02	0 10

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au con-

cessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations, pour l'application du tarif des marchandises, sera arrêté par le Préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du Ministre des Travaux Publics.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou pour 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour bagages et articles de messageries transportés à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque de marchandises en petite vitesse ne pourra être inférieur à $0^{f},40$.

BAGAGES.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 20 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 15 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

ASSIMILATION DES CLASSES DE MARCHANDISES.

Art. 25. — Les denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes auxquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations des classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises au Ministre, qui prononcera définitivement.

TRANSPORT DE MASSES INDIVISIBLES.

Art. 26. — Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 3 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 3 000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par le Ministre, sur la proposition du concessionnaire.

EXCEPTIONS. — ENVOIS PAR GROUPES.

Art. 27. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le Ministre, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

ABAISSEMENT DES TARIFS.

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des Travaux Publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

DÉLAIS D'EXPÉDITION.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare du départ, du total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

DÉLAI DE LIVRAISON.

Art. 30. — Les denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés l'enregistrement trois heures avant le départ du train.

Ils seront mis a la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le Préfet, sur la proposition concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour le concessionnaire.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre des Travaux Publics pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Le Préfet déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution

de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

FRAIS ACCESSOIRES.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement et de magasinage dans les gares et magasins du tramway, seront fixés annuellement par le Ministre, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Le concessionnaire sera tenu d'opérer, toutes les fois qu'il en sera requis, le chargement et le déchargement des marchandises. Il lui sera payé pour ces manutentions, par tonne chargée ou déchargée, savoir :

DÉSIGNATION des classes.	CHARGEMENT.	DÉCHARGEMENT.	TOTAL.
1re classe.	0f,75	0f,25	1f,00
2e classe.	0 70	0 20	0 90
3e classe.	»	»	0 80

Les expéditeurs et destinataires demeurent libres d'exécuter eux-mêmes ces deux manutentions ou seulement l'une d'entre elles. Toutefois, pour les marchandises de la troisième classe, ils devront ou bien se charger de l'une et de l'autre, ou bien en confier le soin au concessionnaire, au prix du tarif.

CAMIONNAGE.

Art. 52. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires, de toutes les marchandises, qui lui seront confiées, mais seulement jusqu'à la limite du territoire des communes traversées.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le Ministre, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

TRAITÉS PARTICULIERS.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du Ministre, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le Préfet, agissant en vertu de l'article 40 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

EMBRANCHEMENTS INDUSTRIELS. — TARIF A PERCEVOIR POUR LE MATÉRIEL PRÊTÉ.

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines, ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixé à 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

FONCTIONNAIRES OU AGENTS DU CONTRÔLE.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

SERVICE DES POSTES.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste, escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront placés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura en outre le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes, conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens. Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

FRAIS DE CONTRÔLE.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à compter de la date du décret de concession, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le présent versement aura lieu le 30 juin 1882, à la caisse du trésorier-payeur général de la Seine-Inférieure.

CAUTIONNEMENT.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 100 000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

ÉLECTION DE DOMICILE.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Elbeuf.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie d'Elbeuf.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au Conseil d'Etat.

FRAIS D'ENREGISTREMENT.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Dressé par l'Ingénieur en chef de la Seine-Inférieure soussigné, conformément à la décision ministérielle du 30 juillet 1881.

Rouen, 2 septembre 1881.

Signé LAVOINNE.

Elbeuf, le 16 septembre 1881.

Accepté :
Le Rétrocessionnaire,
Signé TH. DE RIDDER.

Accepté par nous :
Le Maire de la ville d'Elbeuf,
Signé DOUBLET.

Approuvé :
Le Ministre des Travaux Publics,
Signé H. VARROY.

(N° 351)

[18 février 1882.]

Décret relatif à la composition du Conseil d'administration des Chemins de fer de l'État.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics ;

Vu l'article 2 du décret du 25 mai 1878 (*), instituant un conseil d'administration de neuf membres pour l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'État ;

Vu le décret du 24 janvier 1882 (**), portant de neuf à seize le nombre des membres de ce conseil d'administration,

Décrète :

Art. 1er. — Le réseau provisoire des chemins de fer de l'État est administré, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, par un Conseil d'administration de douze membres nommés par décret du Président de la République.

Art. 2. — Un président et un vice-président seront désignés chaque année, parmi ces membres, par le Ministre des Travaux Publics. Ils pourront être continués dans leurs fonctions.

Le président aura voix prépondérante en cas de partage.

Art. 3. — Les administrateurs resteront en fonctions pendant

(*-**) *Annales* 1879, p. 360, et 1882, p. 685.

quatre années; ils seront renouvelés par quart le 1er juillet de chaque année.

Les membres sortants peuvent être renommés.

Art. 4. — En conséquence, le 1er juillet 1882, il sera procédé, pour le premier renouvellement, à la désignation, par la voie du sort, de la première série des administrateurs sortants parmi les membres actuellement en fonctions. Pour ramener le nombre des administrateurs à douze, chiffre ci-dessus fixé, cette série comprendra sept administrateurs et il ne sera pourvu au remplacement que de trois d'entre eux.

Le 1er juillet 1883, il sera procédé au tirage au sort de la deuxième série, comprenant trois administrateurs, parmi les neuf membres de l'ancien conseil; le 1er juillet 1884, trois autres membres sortants seront désignés par le sort parmi les six anciens administrateurs, et enfin, le 1er juillet 1885, les trois derniers membres seront remplacés.

La désignation annuelle du président et du vice-président aura lieu après chaque renouvellement.

Art. 5. — En cas de décès ou de démission d'un administrateur, il sera remplacé par décret pour le temps que ses fonctions devaient encore durer.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 352)

[11 mars 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Indemnité pour dommage actuel, — et indemnité à charge de travaux. — Réserve par le conseil de préfecture des dommages ultérieurs. — Intérêts et intérêts des intérêts. — (Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée contre Dlle Domet de Mont.) — *Frais d'expertise mis avec raison à la charge de l'auteur du dommage qui, devant le conseil de préfecture, avait contesté tout droit à indemnité, alors qu'il en a été accordé une* (*).

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture du Jura du 18 décembre 1878, qui a condamné la compagnie requérante à payer à la demoiselle Domet de Mont: 1° une indemnité de 130 francs pour dommages causés à la propriété de ladite demoiselle; 2° une somme de 450 francs, à charge par celle-ci de faire tels travaux que de droit, et tous droits de ladite demoiselle réservés pour tous dommages nouveaux, et l'a condamnée en outre aux dépens;

Ce faisant, attendu que la compagnie requérante, devant les experts comme devant le conseil de préfecture et devant le Conseil d'État, s'est déclarée et se déclare prête à payer lesdites sommes de 130 et 450 francs; mais cette dernière, seulement sous la condition que, moyennant l'exécution des travaux qu'elle représente, lesquels sont spécifiés au rapport des experts, la demoiselle Domet de Mont n'aurait aucune répétition ultérieure à exercer contre la compagnie requérante à raison des dommages pouvant provenir de la modification du régime des eaux de l'Ognon; attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré réserver tous les droits de la demoiselle Domet de Mont pour tous dommages nouveaux, puisque les travaux ordonnés et mis à la charge de la

(*) Voir 16 juin 1876, Ollagnier, *Ann.* 1878, p. 654; 6 août 1880, compagnie d'Orléans, *Ann.* 1881, p. 1433.

compagnie avaient précisément pour but de faire cesser tous dommages ultérieurs; que le payement de la somme de 450 francs devait constituer un règlement définitif à forfait de tous les droits de la défenderesse ; dire que l'indemnité due à la demoiselle Domet de Mont est fixée à 130 francs ; donner acte à la compagnie de son consentement à payer à ladite demoiselle une somme de 450 francs à la condition que celle-ci s'interdira tous droits de réclamation ultérieure pour les dommages à venir; condamner ladite demoiselle aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire présenté pour la demoiselle Domet de Mont... tendant au rejet de la requête avec intérêts et dépens, par les motifs : que les sommes allouées à la demoiselle Domet de Mont par le conseil de préfecture ont eu pour objet de l'indemniser de la perte par elle subie et de la mettre à même de faire cesser par des travaux décrits au rapport des experts l'action corrodante des eaux; que le conseil n'a ainsi statué que sur un préjudice né et actuel, refusant de faire porter son examen sur les préjudices éventuels que pourrait avoir à subir ultérieurement l'exposante et pour lesquels tous ses droits étaient réservés; que ledit conseil aurait d'ailleurs excédé ses pouvoirs en prétendant régler définitivement à forfait toutes les réclamations que la demoiselle Domet de Mont pourrait avoir à former à raison de dommages futurs;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 130 du Code de procédure civile;

Considérant que, sans contester le chiffre de l'indemnité qui a été allouée par l'arrêté attaqué à la demoiselle Domet de Mont, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée soutient que c'est à tort que le conseil de préfecture a réservé les droits de ladite demoiselle pour tous dommages nouveaux;

Mais considérant que l'arrêté attaqué n'a statué et n'a entendu statuer que sur le préjudice qui, dès à présent, résulte pour la demoiselle Domet des travaux entrepris par la compagnie requérante dans la vallée de l'Ognon, et que les indemnités qui ont été jusqu'ici accordées à la demoiselle Domet ne sauraient faire obstacle à ce qu'elle en puisse réclamer de nouvelles dans le cas où sa propriété viendrait à subir des dommages nouveaux du fait de la compagnie; que, dès lors, celle-ci n'est pas fondée à critiquer la disposition qui a réservé en pareil cas les droits de la demoiselle Domet;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que devant le conseil de préfecture la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a contesté

à la demoiselle Domet tout droit à indemnité; que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a mis la totalité des frais d'expertise à la charge de ladite compagnie;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant qu'ils sont dus à partir du 12 août 1879, jour où la demande en a été faite devant le Conseil d'État.

En ce qui touche les intérêts des intérêts.

Considérant qu'à la date du 11 novembre 1880, jour où la demoiselle Domet en a fait la demande, il était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de lui allouer les intérêts des intérêts à partir de cette date... (Requête rejetée. Les sommes dues par la compagnie porteront intérêt à partir du 12 août 1879. Les intérêts seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à partir du 11 novembre 1880. La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est condamnée aux dépens.)

(N° 353)

[11 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Contraventions. — (Sieurs Lallemant et Garnery.) — *Introduction de bestiaux sur la voie ferrée. — Brèche réparée au moyen d'un pieu et de deux lisses pénétrant dans la haie vive. Clôture continue. Condamnation* (*). — *(Recours contre un arrêté du 23 décembre 1879; Haute-Marne; une brèche existait dans la haie de clôture au point où se sont introduits les bestiaux);*

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics, la brèche, à l'endroit indiqué, avait été fermée; c'est aux requérants qu'il appartenait de prouver l'existence de la brèche au moment où leurs animaux ont pénétré sur la voie ferrée);

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Vu la loi du 29 floréal an X et la loi du 23 mars 1842;

Considérant que l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 fait défense, à peine de 100 livres d'amende, de laisser répandre des bestiaux sur les bords des grands chemins plantés soit d'arbres, soit de haies d'épines et autres; que l'article 2 de la loi du

(*) Voir l'arrêté du 4 mars 1881 (Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1882, p. 739).

15 juillet 1845 déclare applicable aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes ;

Considérant qu'il est constaté par le procès-verbal ci-dessus visé, qu'à la date du 10 octobre 1879, deux vaches appartenant au sieur Lallemant se sont introduites sur la voie ferrée au point kilométrique 300025 de la ligne de Paris à Belfort; que si une brèche avait été constatée quelques jours auparavant dans la clôture, au point où les bestiaux se sont introduits sur la voie ferrée, il résulte du procès-verbal et il n'a pas été contredit par l'instruction que cette brèche avait été réparée au moyen d'un piquet et de deux lisses pénétrant dans la haie vive; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la clôture n'était pas continue, ou qu'elle avait cessé de recevoir un entretien suffisant; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné les sieurs Lallemant et Garnery à une amende de 16 francs et aux frais du procès verbal... (Rejet.)

(N° 354)

[12 mars 1881.]

Travaux publics. — Compétence. — Cession amiable d'un terrain à l'État pour la confection d'une route. — Obligation de reconstruire un mur de soutènement. — Mode d'exécution. — Conflit négatif. — Dépens réservés. — (Sieur Battle contre l'État.) — *Un particulier qui a fait à l'État cession amiable d'une parcelle pour l'établissement d'une route, moyennant — outre le prix stipulé — l'engagement pris par l'État de reconstruire un mur de soutènement, prétend que l'Administration, en se bornant à construire un simple placage, n'a pas exécuté la convention. — C'est à l'autorité judiciaire et non au conseil de préfecture, qu'il appartient de décider si les travaux faits par l'État constituent un véritable mur de soutènement, selon le sens du contrat, et, dans le cas de la négative, de condamner l'État à les démolir et à les remplacer par un mur de soutènement. — La solution de ces questions dépend exclusivement de l'appréciation d'une convention de droit commun, et les travaux à exécuter en vertu de cet acte ne sauraient avoir le caractère de travaux publics* (*). — *Renvoi des parties devant le tribunal civil. — Dépens réservés pour y être statué en fin de cause.*

(*) Voir les arrêts des 15 mars et 8 mai 1850, Ajusson de Grandsagne et Gau-

Vu la requête présentée, au nom du sieur Battle, par Me de Saint-Malo, son avocat... dans laquelle il est exposé que, par acte du 28 juin 1838, le sieur Battle a vendu à l'État, pour l'établissement de la route n° 116, 389m,50 de terrain, moyennant le prix de 345f,88 à la charge par l'Administration de reconstruire le mur de soutènement de la propriété trois mois après sa démolition; que, l'Administration s'étant bornée à construire un simple placage où sont survenus des éboulements successifs, le sieur Battle s'est adressé d'abord au conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales, pour obtenir contre l'État la complète exécution de la clause ci-dessus relatée; que, le conseil de préfecture s'étant déclaré incompétent, le sieur Battle a porté alors sa demande devant le tribunal civil de Prades, qui, lui-même, a déclaré son incompétence; que, dans ces circonstances, le sieur Battle demande au Tribunal des conflits, de régler la compétence;

Vu l'ordonnance... par laquelle le garde des sceaux, président du Tribunal des conflits, a prescrit la communication au Ministre des Travaux Publics; par la voie administrative, conformément aux dispositions contenues dans l'article 22 du règlement du 26 octobre 1849, du recours en règlement de juges formé par le sieur Battle contre l'État;

Vu la lettre du Ministre des Travaux Publics, en réponse à la communication qui lui a été faite de la requête susvisée, ensemble les avis du Préfet du département des Pyrénées-Orientales, de l'Ingénieur ordinaire et de l'Ingénieur en chef, et celui du Conseil général des Ponts et Chaussées...;

Vu les observations nouvelles déposées au nom du sieur Battle, signées par Me Lecointe, avocat au Conseil, successeur de Me de Saint-Malo...;

Vu l'arrêté, en date du 15 juin 1874, par lequel le conseil de préfecture du département des Pyrénées-Orientales se déclare incompétent pour statuer sur le second chef de la demande du sieur Battle, tendant à faire décider que l'Administration demeurera chargée de l'entretien et de la conservation des placages par elle construits;

---

tier, *Ann.* 1850, p. 551 et 695; — 12 juin, 30 novembre et 15 décembre 1850, Guillot, Laporte et d'Espagnets, *Ann.* 1850, p. 766, 1010 et 1034; — 29 mars 1851, Chevalier, *Ann.* 1851, p. 107; — 16 juin et 22 août 1853, de Niort et Duhoux, *Ann.* 1854, p. 3 et 157; — 22 février et 15 mars 1855, de Chergé et Gay, *Ann.* 1855, p. 337 et 409; — 15 décembre 1869, Bergère et Filsac, *Ann.* 1870, p. 390 et 393; — 21 juillet 1876, Ville de Brest, *Ann.* 1878, p. 793 et les renvois; *Conférences* de M. Aucoc. 2e édit., t. II, nos 816 et 860.

Vu le jugement, en date du 17 juillet 1878, par lequel le tribunal civil de Prades, statuant à la suite d'une expertise par lui précédemment ordonnée, déclare que Battle est en droit de réclamer à l'Administration la construction d'un mur de soutènement le long des propriétés désignées dans l'acte du 28 juin 1838, régularisé le 17 juillet de la même année, mais se déclare incompétent pour se prononcer sur la suppression demandée du mur tel qu'il a été construit par l'Administration, et sur son remplacement par un autre édifice dans des conditions de solidité suffisantes;

Vu la loi du 24 mai 1872 et le règlement du 26 octobre 1849;

Considérant, d'une part, que, par son arrêté en date du 15 juin 1874, le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales s'est déclaré incompétent sur le chef de la demande du sieur Battle, tendant à faire dire que l'Administration demeurerait chargée de l'entretien et de la conservation des placages exécutés par l'État le long des murs longeant les propriétés désignées en l'acte du 28 juin 1838;

Considérant, d'autre part, que, par son jugement du 17 juillet 1878, le tribunal civil de Prades, tout en décidant que le sieur Battle était en droit de demander la reconstruction du mur litigieux, s'est déclaré incompétent pour statuer la suppression des placages qui existent et sur leur remplacement par un mur de soutènement construit dans des conditions de solidité suffisantes et conformes aux obligations prises par l'État dans la convention du 28 juin 1878:

Considérant que l'instance introduite par le sieur Battle soulève la question de savoir si les travaux faits par l'État, en exécution de la convention susénoncée, constituent un véritable mur de soutènement, et si l'État a satisfait, par cette construction, à l'obligation par lui prise dans ladite convention;

Considérant que la solution de cette question appartient à l'autorité judiciaire; que le point de savoir si l'État est tenu de démolir les placages dont il s'agit et de les remplacer par un mur de soutènement dépend exclusivement de l'appréciation d'une convention de droit commun, intervenue entre l'État et le sieur Battle, lequel, en consentant la cession amiable d'une portion de son terrain, a stipulé, comme supplément d'indemnité, la construction, le long de sa propriété, d'un mur destiné à soutenir les terres; que les travaux à exécuter en vertu de cette clause d'une convention privée ne sauraient avoir le caractère de travaux publics; qu'il suit de là que c'est à tort que le tribunal civil de Prades s'est déclaré incompétent pour statuer sur l'insuffisance alléguée par Battle des placages établis par l'État et sur la nécessité de leur remplace-

ment par un mur solide; qu'en effet ce tribunal, compétent pour déterminer le sens et la portée de la convention de 1838, était également compétent pour l'exécution;

Considérant que de ce qui précède il résulte que la double déclaration d'incompétence du conseil de préfecture et du tribunal civil de Prades crée un conflit négatif de juridiction;

Art. 1er. — Le jugement du tribunal civil de Prades, en date du 17 juillet 1878, est considéré comme non avenu.

Art. 2. — La cause et les parties sont renvoyées devant le tribunal civil de Prades.

Art. 3. — Les dépens seront réservés, pour être statué sur lesdits dépens en fin de cause.

(N° 355)

[18 mars 1881.]

Cours d'eau. — Association syndicale. — Compétence. — Apport de digues à un syndicat. — Dépens. — (Syndicat des digues de la Gresse contre le sieur de Pélissière.) — *Le conseil de préfecture est compétent pour connaître des contestations entre un syndicat et un propriétaire, au sujet d'un apport de digues que celui-ci prétend avoir fait au syndicat (*).—Appréciation de convention conclue entre un propriétaire et un syndicat. — Décidé qu'il n'y avait pas eu, de la part du propriétaire, cession de la digue au syndicat, et que, par suite, le syndicat ne devait pas d'indemnité au propriétaire, qui s'était engagé à entretenir, réparer et, au besoin, reconstruire sa digue, moyennant certains avantages stipulés à son profit. — Dépens. — Pas de condamnation aux dépens.*

Vu la requête... pour le syndicat des digues de la Gresse... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 novembre 1878, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a déclaré que les digues possédées par le sieur de Pélissière sur la rive gauche de la Gresse seraient considérées comme un apport du sieur de Pélissière au syndicat et a ordonné une expertise afin d'en faire déterminer la valeur;

Ce faisant, attendu que le syndicat de la Gresse a été organisé par ordonnance royale du 13 décembre 1829; que les propriétés du sieur de Pélissière y ont été comprises dès l'origine; que celui-ci aurait pu, au moment de la formation du syndicat, faire apport au

(*) Voir 13 mars 1856, Imbert, *Ann.* 1856, p. 329; — 7 septembre 1869, chemin de fer de Paris à Lyon, *Ann.* 1871, p. 33.

syndicat des digues construites par lui ou par ses auteurs et reconnues utiles au syndicat, mais que, par une convention intervenue entre le sieur de Pélissière et le syndicat, et approuvée par l'Administration le 6 novembre 1834, le sieur de Pélissière a déclaré conserver la propriété de ses digues, et se charger seul de leur entretien sous la condition d'être exonéré de toutes les taxes afférentes aux travaux exécutés par le syndicat sur la rive gauche de la Gresse; que cette convention a été exécutée depuis 1834, que le sieur de Pélissière n'a, par suite, été soumis à aucune taxe afférente aux travaux de la rive gauche; que le syndicat a exécuté depuis 1859 divers travaux sur la rive droite, et que le sieur de Pélissière doit y contribuer à raison de ses propriétés situées tant sur la rive gauche que sur la rive droite; qu'il en a été ainsi décidé par le conseil de préfecture de l'Isère en 1862; que le sieur de Pélissière ne saurait prétendre aujourd'hui échapper aux taxes qui lui sont régulièrement demandées pour les travaux de la rive droite, en imposant au syndicat l'acquisition de ses digues et en faisant opérer une compensation entre le montant des taxes et la valeur des digues; que, d'ailleurs, le différend portant sur l'interprétation d'une convention privée passée entre le syndicat et le sieur de Pélissière, le conseil de préfecture était incompétent pour en connaître;

Vu le mémoire présenté par le sieur de Pélissière... tendant au rejet du pourvoi par les motifs que, depuis plusieurs années, le syndicat était en pourparlers avec lui pour acquérir ses digues; que le syndicat avait, à cet effet, demandé aux ingénieurs de faire une évaluation des digues; qu'en prévision de cette cession, plusieurs sursis successifs au payement des taxes avaient été accordés au sieur de Pélissière; qu'en dernier lieu, le Préfet de l'Isère, en lui accordant un nouveau sursis, l'invitait à poursuivre sans délai la solution de la cession en négociation; qu'il a dû, en conséquence, saisir le conseil de préfecture; que son droit de faire apport de ses digues ne saurait être contesté; qu'il est reconnu que ses digues sont utiles au syndicat; que celui-ci ne saurait dès lors en tirer profit sans en tenir compte au sieur de Pélissière; rejeter le pourvoi et condamner le syndicat aux dépens...;

Vu l'ordonnance royale du 13 décembre 1829, constitutive du syndicat des digues de la Gresse;

Vu les lois des 16 septembre 1807 et 21 juin 1865;

Sur la compétence :

Considérant que la demande formée par le sieur de Pélissière devant le conseil de préfecture, avait pour but de faire déclarer

que les digues construites par ses auteurs devaient être considérées comme un apport fait par lui au syndicat, et, par suite, de faire fixer la somme qui lui serait due par le syndicat à raison de cet apport; que cette question se rattache à l'appréciation et au règlement des droits respectifs des associés et à la répartition entre eux des dépenses; qu'ainsi, aux termes des dispositions combinées de la loi du 16 septembre 1807 et de la loi du 21 juin 1865, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur la demande formée par le sieur de Pélissière;

Au fond :

Considérant que l'ordonnance royale du 13 décembre 1829 a constitué en association syndicale les propriétaires intéressés aux réparations, à l'entretien et à l'achèvement des digues destinées à protéger les terrains situés sur les deux rives du torrent de la Gresse, et que la propriété du sieur de Pélissière a été comprise dans le périmètre dudit syndicat : que si, à la vérité, le sieur de Pélissière était en droit, lors de la constitution du syndicat, de faire apport à l'association des digues qu'il avait établies antérieurement et qui étaient utiles au syndicat, et de réclamer une indemnité à raison de cet apport, il résulte de l'instruction que, par une convention intervenue entre le syndicat et le sieur de Pélissière et approuvée le 6 novembre 1834 par le Préfet de l'Isère, le sieur de Pélissière s'est engagé à prendre à sa charge l'entretien, la réparation et au besoin la reconstruction des digues situées au devant de sa propriété, sur la rive gauche de la Gresse, à la condition d'être exonéré de toute contribution aux frais d'entretien et de reconstruction des ouvrages exécutés par le syndicat sur la rive gauche du torrent; que cette convention a réglé la situation respective du sieur de Pélissière et du syndicat à l'égard des digues construites antérieurement à la constitution du syndicat; que, dans ces circonstances, une cession desdites digues ne pourrait plus être effectuée qu'avec l'assentiment des deux parties, c'est-à-dire tant du syndicat que du sieur de Pélissière;

Considérant que, si le syndicat a consenti, à plusieurs reprises, à examiner les propositions à lui faites par le sieur de Pélissière, à partir de l'année 1858, pour la cession de ses digues, les deux parties ne se sont jamais entendues sur le prix de la cession; qu'ainsi le sieur de Pélissière ne saurait se prévaloir d'un contrat de cession qui n'a jamais été formé pour demander une indemnité au syndicat; que, par suite, il y a lieu de décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, déclaré que les digues du sieur de Pélissière seraient considérées comme

un apport fait par celui-ci au syndicat, et a ordonné une expertise à l'effet d'en déterminer la valeur;

Sur les dépens :

Considérant que les contestations relatives à la répartition des dépenses entre les intéressés et à la perception des taxes syndicales sont introduites sans frais; qu'ainsi, il n'y a lieu de prononcer une condamnation aux dépens... (Arrêté annulé. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 356)

[18 mars 1881.]

Travaux publics. — Voirie (Grande). — Carrières (Exploitation de). — Voisinage d'un chemin de fer. — Interdiction administrative de la carrière. — Dommage. — Compétence du conseil de préfecture. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Perravex et Bozzino.) — *C'est au conseil de préfecture, et non à l'autorité judiciaire, qu'il appartient d'apprécier l'indemnité réclamée par les propriétaires et locataires de carrières, pour le préjudice que leur cause l'interdiction de les exploiter, prononcée par un arrêté préfectoral dans l'intérêt de la conservation d'un chemin de fer* (*). — *Il en est ainsi alors même que l'interdiction a été prononcée pour une durée indéfinie. — S'il en résulte une gêne dans le mode de jouissance, il n'y a cependant pas dépossession. — Annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui s'était déclaré incompétent et renvoi devant ce conseil.*

Vu le recours présenté par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 26 décembre 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Savoie s'est déclaré incompétent pour statuer sur une demande en indemnité formée par les sieurs Perravex, propriétaire, et Bozzino, locataire de diverses carrières situées à proximité du chemin de fer d'Annecy à Annemasse, à raison du préjudice que leur aurait causé l'interdiction desdites carrières prononcée, le 18 juin 1878, par arrêté préfectoral, dans l'intérêt de la conservation de la voie de fer;

(*) Voir 11 mars 1861, chemin de Lyon, *Ann.* 1861, p. 345; — 15 juin 1864, même affaire, *Ann.* 1864, p. 611, et les conclusions de M. Robert; — 16 février 1878, chemin de Lyon, *Ann.* 1879, p. 56; — Rappr. 28 mai 1880, Masselin, *Ann.* 1881, p. 1106.

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a considéré l'interdiction prononcée comme équivalente à une dépossession complète ou à une expropriation, laquelle serait de la compétence de l'autorité judiciaire; qu'en effet, l'interdiction prononcée, quoique indéfinie, n'a pas eu pour effet de priver le sieur Perravex de sa propriété; qu'il peut encore en tirer parti, notamment en y plantant des vignes soutenues par des murs en gradins; qu'ainsi le préjudice dont il est demandé réparation n'est autre qu'un dommage causé pour la conservation du domaine public; qu'ainsi le conseil de préfecture était compétent pour connaître de la réclamation des sieurs Perravex et Bozzino; par ces motifs, annuler l'arrêté attaqué, et renvoyer les sieurs Perravex et Bozzino devant le conseil de préfecture, pour y être statué au fond sur l'indemnité à laquelle ils ont droit;

Vu les observations présentées pour les sieurs Perravex et Bozzino... tendant au maintien de l'arrêté avec les conséquences de droit, par les motifs que l'interdiction de leurs carrières est indéfinie et a pour effet de les empêcher de jouir de la propriété intéressée, de la seule façon qui permette d'en retirer quelque utilité; qu'ainsi la propriété n'est plus entre leurs mains qu'un vain titre; que l'interdiction des carrières équivaut, dès lors, à une véritable expropriation, et que l'indemnité qui leur est due ne saurait être fixée par le conseil de préfecture;

Vu le décret du 7 mars 1863 portant règlement général des carrières du département de la Haute-Savoie;

Vu les lois des 15 juillet 1845 et 28 pluviôse an VIII;

Considérant que par son arrêté du 18 juin 1878 le Préfet de la Haute-Savoie a, par application des articles 9 et 10 du règlement du 7 mars 1863 et des articles 3 et 10 de la loi du 15 juillet 1845, interdit l'exploitation des carrières du sieur Perravex, comme compromettant la solidité des ouvrages du chemin de fer d'Annecy à Annemasse; que, si cette interdiction a été prononcée pour une durée indéfinie, et si elle a eu pour effet de priver le propriétaire de la faculté d'user de sa propriété de la façon la plus avantageuse, elle n'a eu pour effet ni d'en déposséder le sieur Perravex, ni de l'empêcher d'en jouir suivant tel autre mode qu'il pourra adopter; que, dans ces circonstances, les sieurs Perravex et Bozzino ne sont pas fondés à soutenir que l'interdiction d'exploiter des carrières équivalait à une dépossession complète de la propriété, et que le préjudice qui en était résulté pour eux devait être apprécié par l'autorité judiciaire suivant les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté

par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Savoie s'est déclaré incompétent pour connaître de la réclamation et de renvoyer les sieurs Perravex et Bozzino devant ledit conseil de préfecture pour y être statué sur l'indemnité à laquelle ils auraient droit... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture.)

(N° 357)

[18 mars 1888.]

Travaux publics. — Communes. — Pont concédé. — Reconstruction. — Subvention de l'État. — (Ministre de l'Intérieur contre sieur Maurel.) — *La reconstruction d'un pont communal ne saurait engager l'État à aucune dépense, s'il n'y a eu promesse régulière de subvention par le Ministre compétent. — De simples pourparlers, même suivis d'une décision qui approuve les détails techniques du projet, ne peuvent équivaloir à une promesse de subvention. — Dans l'espèce, le Ministre avait, au contraire, fait des réserves expresses sur l'allocation qui était demandée par le concessionnaire du pont.*

Vu, en premier lieu, le recours formé par le Ministre de l'Intérieur... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 août 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Garonne, sur la réclamation du sieur Maurel, concessionnaire du pont Saint-Pierre, à Toulouse, tendant à faire condamner l'État à lui tenir compte des dépenses imprévues au cahier des charges que la reconstruction du pont dans des conditions différentes de celles déterminées dans la concession a entraînées, a décidé que l'État serait tenu envers le sieur Maurel de la moitié desdites dépenses, et ordonné une expertise pour les évaluer ;

Ce faisant, attendu que le sieur Maurel était tenu, par l'application de son cahier des charges, à reconstruire à ses frais le pont Saint-Pierre, emporté en 1875 par la crue de la Garonne ; que ce pont est un pont communal, et que les subventions que l'État aurait pu accorder pour sa reconstruction étant purement facultatives de sa part, le sieur Morel n'est pas fondé à réclamer comme un droit une somme quelconque à l'État, quels que soient d'ailleurs les travaux supplémentaires et non prévus que le concessionnaire a cru devoir faire dans l'intérêt de la concession, pour prévenir une nouvelle chute du pont ; rejeter la réclamation du sieur Maurel ;

Vu, en deuxième lieu, la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Maurel... tendant à ce qu'il plaise au

Conseil réformer l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Haute-Garonne en tant qu'il n'a mis à la charge de l'État que la moitié des dépenses non prévues au cahier des charges que l'Administration aurait imposées d'après la requête, au concessionnaire;

Ce faisant, attendu que l'État doit compte au concessionnaire de la totalité desdites dépenses, dont il n'était pas tenu par application de son cahier des charges, qui lui ont été imposées en fait, et ne pouvaient l'être en droit qu'à la condition qu'elle lui seraient intégralement remboursées, condamner l'État envers le sieur Maurel à une indemnité de 92 000 francs représentant l'excédent des dépenses imprévues mises à sa charge, avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens, subsidiairement donner une expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celles du 16 septembre 1807;

Considérant que le recours du Ministre de l'Intérieur et le pourvoi du sieur Maurel sont connexes; qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Considérant que le pont Saint-Pierre, à Toulouse, est un pont communal qui ne fait pas partie du domaine public de l'État; qu'ainsi l'État ne pouvait être tenu d'une part des frais de reconstruction dudit pont qu'à raison et dans les limites d'une subvention qui aurait été promise au nom de l'État par le Ministre de l'Intérieur;

Mais considérant qu'aucune promesse de cette nature n'a été faite par le Ministre; que si des pourparlers ont eu lieu entre l'Administration et le sieur Maurel sur une demande du concessionnaire tendant d'une part à être autorisé à reconstruire le pont dans des conditions différentes de celles prévues par son cahier des charges, et de nature du reste à assurer la conservation de l'ouvrage, d'autre part à obtenir une subvention de l'État, et si en réponse à cette demande une décision du Ministre de l'Intérieur est intervenue à la date du 14 décembre 1876 et a été notifié au sieur Maurel, cette décision se borne à approuver, conformément à un avis du conseil général des Ponts et Chaussées, les détails techniques du projet de reconstruction du pont présenté par le concessionnaire, et fait des réserves expresses sur l'allocation de la subvention demandée : considérant qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à supporter, à titre de subvention, la moitié de la dépense des travaux imprévus dont il serait justifié par le concessionnaire; qu'il y a lieu dès lors, tout en rejetant le pourvoi du sieur Maurel tendant à être indemnisé par l'État de la totalité de la dépense desdits travaux, d'annuler l'arrêté attaqué, et de décider que le sieur Maurel n'est pas fondé

à réclamer de l'État une subvention devant la juridiction contentieuse... (La requête du sieur Maurel est rejetée. Arrêté annulé. En conséquence, demande du sieur Maurel tendant à l'allocation d'une somme de 92 000 francs, représentant une partie des frais de reconstruction du pont Saint-Pierre à Toulouse, rejetée.)

(N° 358)

[18 mars 1881.]

Travaux publics. — Commune. — Entreprise de travaux de canalisation. — Décompte.* — (Ville de Toulouse contre sieurs Paris, Tarbé, Jougla et autres.) — *Attachements. — Lorsqu'il n'a pas été tenu d'attachements réguliers et que les carnets n'ont pas été signés par les entrepreneurs, l'importance des travaux a pu être déterminée par une expertise* (*). *—Appréciation des quantités de bois perdus d'après l'avis du tiers-expert. — Retard dans l'achèvement des travaux. — Délai imposé à l'entrepreneur par le cahier des charges, mais n'engageant pas l'Administration, surtout en présence de circonstances imprévues ou de force majeure. — Pas d'indemnité. — Appréciation de l'indemnité due à raison du préjudice causé par l'introduction des eaux dans la conduite d'amenée. — Difficultés imprévues, pour les déblais, causées par les eaux : appréciation de l'indemnité. — Ponts et barrages provisoires pour le maintien de la circulation : indemnité allouée — Matériel. — Lorsque l'Administration a commandé l'achat d'un matériel qui s'est trouvé inutile par suite de modifications apportées dans le mode d'exécution des travaux, il y a lieu à indemnité. — Journées d'ouvriers en régie. — Prix fixé par le cahier des charges. Exagération du nombre de journées sur les carnets d'attachement. Réduction. — Fourniture de cailloux retirée à l'entrepreneur. — Indemnité. — Rocher d'une dureté exceptionnelle. — Difficultés imprévues. Indemnité. Renforcement des reins de la voûte. — Évaluation du cube de béton employé. — Indemnité. Gêne dans le coulage du béton et dans la pose des cintres. Sarments pour remplissage. Addition de ciment dans le béton et dans l'enduit de la voûte. Indemnité. — Insuffisance des dimensions de la conduite et de l'épaisseur des enduits. — Rejet : les entrepreneurs se sont conformés aux ordres des ingénieurs. Allocation des intérêts et des intérêts des intérêts dans les termes de la loi.

(*) Voir 9 juin 1878, Aubert, *Ann.* 1878, p. 577.

Vu la requête... pour la ville de Toulouse... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 juillet 1877, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne a condamné la ville requérante à payer aux sieurs Tarbé, Jougla, Lavail et Baurès, cointéressés, une somme de 249 726f,02, montant de diverses réclamations relatives au décompte de leur entreprise de travaux de canalisation;

Ce faisant, attendu... (Voir les motifs de l'arrêt); décharger la ville de Toulouse des condamnations prononcées contre elle; condamner les entrepreneurs au payement d'une somme de 180 000 fr. à titre d'indemnité, condamner en outre les entrepreneurs aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Paris, cessionnaire des sieurs Tarbé, Jougla, Lavail et Baurès..., ensemble le mémoire présenté pour les entrepreneurs... et tendant à ce qu'il plaise au Conseil... rejeter la requête, réformer l'arrêté attaqué en ce qu'il a alloué aux entrepreneurs des sommes insuffisantes en ce qui concerne le premier et le second chef, leur allouer en conséquence une somme de 49 559 francs sur le premier chef et une somme de 14 420 francs en sus des condamnations prononcées; condamner la ville aux intérêts des intérêts échus depuis plus d'une année et en tous les dépens.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1153 du Code civil;

En ce qui touche les bois perdus (1er chef de l'arrêté attaqué) :

Sur les conclusions de la ville de Toulouse tendant à ce qu'il soit retranché du décompte une somme de 34 118f,74, allouée aux entrepreneurs par le conseil de préfecture, et sur le recours incident des sieurs Tarbé, Jougla et consorts tendant à ce qu'il leur soit alloué de ce chef une somme de 49 559 francs en sus de celle qui précède :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les carnets d'attachement, sur lesquels la ville se fonde pour demander la réduction des quantités de bois perdus dont il a été tenu compte aux sieurs Tarbé, Jougla et consorts, ont été irrégulièrement tenus; que, d'ailleurs, lesdits carnets ne sont pas signés par les entrepreneurs et que la ville de Toulouse ne justifie pas que ceux-ci aient été mis en demeure à cet effet, conformément aux prescriptions de l'article 8 du cahier des charges; que, dans ces circonstances, il y a lieu de maintenir pour les quantités de bois employés et perdus les évaluations du tiers expert;

Considérant que le conseil de préfecture a fixé, conformément à l'avis du tiers expert, à la somme de 34 118f,74, passible de rabais, la somme à allouer de ce chef à l'entreprise, et que, de leur côté, les entrepreneurs n'établissent pas que cette allocation soit insuffisante;

En ce qui concerne l'augmentation des dépenses par suite des retards (2e chef de l'arrêté attaqué) :

Sur les conclusions de la ville de Toulouse tendant à ce qu'il soit retranché du décompte une somme de 44 800 francs non passible de rabais accordée de ce chef aux entrepreneurs par le conseil de préfecture, et sur le recours incident des sieurs Tarbé, Jougla et consorts tendant à ce qu'il leur soit alloué en outre une somme de 14 420 francs;

Considérant que si, aux termes de l'article 4 des conditions particulières de l'entreprise, les travaux devaient être terminés dans le délai de huit mois, à peine de 100 francs par jour de retard exigibles des entrepreneurs, cette clause ne constituait pas de la part de la ville un engagement de terminer les travaux dans ledit délai; et qu'aucune disposition du cahier des charges n'autorisait les entrepreneurs à se prévaloir des retards dans l'achèvement des travaux qui pourraient résulter de circontances imprévues et de force majeure pour demander une indemnité; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a alloué une somme de 44 800 francs et qu'il n'y a pas lieu de faire droit à leur demande en payement d'une indemnité supplémentaire de 14 420 francs;

En ce qui concerne le préjudice causé par l'introduction des eaux dans la conduite d'amenée (7e chef de l'arrêté attaqué) :

Considérant que le principe de cette indemnité n'est pas contesté par la ville de Toulouse; qu'elle soutient seulement qu'il convient d'en réduire le montant à 2 000 francs;

Mais considérant que la ville de Toulouse n'établit pas que le conseil de préfecture, en fixant cette indemnité, à la somme de 3 000 francs, conformément aux conclusions du tiers expert, ait fait une appréciation exagérée du préjudice subi par les entrepreneurs;

En ce qui concerne la plus-value pour difficultés exceptionnelles de déblais (8e chef de l'arrêté attaqué :

Considérant qu'aux termes de l'article 11 du devis, l'entrepreneur n'était tenu de supporter sans indemnité qu'une hauteur de $0^{m},20$ dans la nappe d'eau souterraine, et qu'il résulte de l'expertise que cette hauteur a été considérablement dépassée et que

l'abondance des eaux a occasionné des difficultés imprévues du déblai;

Considérant qu'il n'existe de désaccord entre les experts que sur la longueur du parcours à laquelle il convient d'appliquer la plus-value;

Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de s'en référer aux propositions formulées par le tiers expert après examen et discussion des calculs présentés par toutes les parties; que, dès lors, l'indemnité fixée à 19 000 francs par le conseil de préfecture doit être réduite à 11 400 francs, conformément à l'avis du tiers expert;

En ce qui concerne les barrages et passages provisoires (10e chef de l'arrêté attaqué);

Considérant que si, aux termes de l'article 10 des conditions particulières de l'entreprise, l'entrepreneur était tenu de se conformer, à ses frais, à toutes les mesures prescrites dans l'intérêt de la circulation, cette disposition, qui visait les mesures d'ordre et de sécurité, ne pouvait s'entendre de la création d'ouvrages tels que ponts grands et petits;

Mais considérant que les passerelles, cannelles et rigoles rentrent dans les frais de l'entreprise, à laquelle ces ouvrages accessoires sont indispensables;

Considérant que la ville demanderesse ne justifie pas qu'en allouant aux entrepreneurs une indemnité de 9 830 francs fondée sur la distinction qui précède et en tenant compte de la dépréciation des bois restés en la possession des entrepreneurs, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui concerne le matériel commandé, la plus-value du béton dans les parties en talus, la plus-value des déblais et celle des remblais (11e, 14e, 16e chefs de l'arrêté attaqué):

Considérant que, si le matériel de l'entreprise doit rester à la charge des entrepreneurs, il résulte de l'instruction qu'il doit leur être tenu compte du préjudice que leur a causé l'impossibilité où ils ont été mis de s'en servir dans une partie des travaux par suite de la substitution des tranchées inclinées aux tranchées verticales;

Considérant, d'autre part, que le travail en tranchée inclinée a offert sous certains rapports des facilités plus grandes et qu'il sera fait une juste appréciation de ces divers éléments en fixant à 4 200 francs, conformément à l'arrêté attaqué, la plus-value du béton et en réduisant à une somme unique de 8 000 francs les allocations de 8 004 francs et de 8 214 francs accordées pour

plus-value de déblais et de remblais par le conseil de préfecture.

En ce qui concerne les journées d'ouvriers employés en régie (19e chef de l'arrêté attaqué) :

Considérant, d'une part, que le bordereau des prix indiquait à quel prix les entrepreneurs devaient fournir des journées de terrassiers ou de maçons en régie, et qu'aux termes de l'article 13 du cahier des charges, l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur le prix du marché ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte des investigations auxquelles s'est livré le tiers expert, qu'il y a eu exagération dans le nombre des journées portées sur les carnets d'attachement et qu'il n'y a pas lieu d'augmenter les quantités portées au décompte ; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture, contrairement à l'avis de l'expert Bergis et du tiers expert, a alloué de ce chef une indemnité de 5 149 francs aux entrepreneurs ;

En ce qui concerne les cailloux noirs concassés (20e chef de l'arrêté attaqué) :

Considérant qu'aux termes de l'article 13 du devis, cette fourniture devait être faite par les entrepreneurs, et qu'en la leur retirant en partie, la ville de Toulouse leur a causé une perte de bénéfice qui a été justement évaluée par le conseil de préfecture à 1 117 fr. ;

En ce qui concerne le déblai du roc (3e chef de l'arrêté attaqué ;

Considérant que les articles 37 et 38 du bordereau ne prévoyaient que deux prix de déblai, l'un en terrain ordinaire, l'autre dans la marne ou le tuf ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au cours des travaux il s'est rencontré un rocher d'une dureté exceptionnelle, dont le déblai a présenté des difficultés imprévues ; que dans ces circonstances le conseil de préfecture a pu, sans violer les dispositions de l'article 13 du cahier des charges précité, fixer à 7 francs le prix du mètre cube de déblai de roc, conformément d'ailleurs à l'avis du tiers expert et de l'expert de la ville ;

En ce qui concerne la différence dans le mesurage du béton des reins de la voûte (4e chef de l'arrêté attaqué) :

Considérant que tous les experts ont été d'accord pour reconnaître qu'il y avait lieu d'ajouter au décompte un certain cube de béton pour renforcement des reins de la voûte ; qu'il ne s'est élevé de désaccord que sur l'évaluation du cube ; que la ville requérante n'établit pas qu'en adoptant à cet égard les propositions du tiers expert tendant à l'allocation d'une somme de 1 652f,50, le conseil de préfecture ait fait une fausse appréciation des droits des parties ;

En ce qui touche la gêne dans le coulage du béton et dans la pose des cintres (5e et 6e chefs de l'arrêté attaqué) :

Considérant qu'il résulte des constatations du tiers expert que la surélévation de l'eau dans la conduite, au delà des 0m,20, prévus par l'article 11 du devis susvisé, a entraîné une gêne considérable dans le coulage du béton du radier et dans la pose des cintres de la voûte; que le conseil de préfecture, en allouant de ce chef aux entrepreneurs des sommes de 2 500 francs et 4 000 francs, n'a fait qu'adopter les propositions du tiers expert et qu'il n'est pas justifié que ces propositions aient été exagérées;

En ce qui concerne les sarments pour remplissage (9e chef de l'arrêté attaqué) :

Considérant qu'en l'absence de constatations précises et d'attachements réguliers, c'est avec raison que le conseil de préfecture a adopté les appréciations du tiers expert, quant aux quantités et au prix de cette fourniture non prévue au devis; que la ville de Toulouse n'est pas fondée à demander de ce chef l'annulation de la décision attaquée;

En ce qui concerne l'addition de ciment dans le béton et dans l'enduit de la voûte (17e et 18e chefs de l'arrêté attaqué) :

Considérant que les ingénieurs de la ville de Toulouse et son expert sont tombés d'accord avec le tiers expert pour évaluer les allocations dues aux entrepreneurs aux sommes de 804 francs et de 3 457 francs, et que la ville de Toulouse n'établit pas qu'en adoptant ces chiffres le conseil de préfecture ait fait grief à ces droits;

Sur les conclusions de la ville de Toulouse tendant au payement d'une indemnité de 180 000 francs pour le préjudice que lui causerait l'insuffisance des dimensions de la conduite et de l'épaisseur des enduits :

Considérant que, si la conduite d'amenée n'a pas dans toute sa longueur les dimensions prévues au devis, il résulte des constatations faites par le tiers expert que les entrepreneurs ne se sont pas écartés des ordres qu'ils recevaient, et qu'aux termes de l'article 9 du cahier des charges, ils étaient tenus d'exécuter; que, d'ailleurs, la façon dont les travaux étaient conduits n'a jamais fait en cours d'exécution l'objet d'aucune réserve;

Considérant en outre en ce qui concerne les enduits, qu'il a été tenu compte, dans le règlement des travaux, de leur défaut d'épaisseur, et qu'il n'est pas établi que cette insuffisance soit de nature à compromettre la solidité du travail;

En ce qui concerne les intérêts (21e chef de l'arrêté attaqué) :

Considérant que les intérêts sont dus aux entrepreneurs du jour de la demande qu'ils en ont faite en justice ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant qu'aux dates des 5 décembre 1878 et 25 mars 1880, où les sieurs Tarbé, Jougla et consorts en ont fait la demande, il était dû plus d'une année d'intérêts ;

Considérant que, de tout ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu d'opérer sur le montant total des condamnations prononcées par le conseil de préfecture et s'élevant à 249 726 francs, les réductions suivantes : 2e chef, 44 880 francs ; 19e chef, 5 149 francs ; 8e chef, 7 600 francs, sous déduction du rabais de 15,11 p. 100 ; 11e, 14e, 15e et 16e chefs, 8216 francs, sous déduction du rabais de 15,11 p. 100 ;

Article 1er. — Le montant des condamnations prononcées contre la ville de Toulouse par l'arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne, en date du 24 juillet 1877, est réduit de :

1° 44 880 francs ; 2° 5 149 francs ; 3° 7 600 francs, déduction du rabais de 15,11 p. 100 ; 4° 8 216 francs, sauf déduction du rabais de 15,11 p. 100.

Art. 2. — La ville de Toulouse payera au sieur Tarbé et consorts les intérêts à 5 p. 100 du montant ci-dessus fixé du décompte à partir du 29 mai 1875, jour de la demande, ensemble les intérêts des intérêts échus le 5 décembre 1878, et les intérêts des sommes ainsi capitalisées du 25 mars 1880 au jour du payement.

Art. 3. — (Arrêté annulé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

Art. 4. — Il est fait masse des dépens, qui seront supportés, savoir : moitié par la ville de Toulouse et moitié par le sieur Tarbé et consorts.

(N° 359)

[18 mars 1881.]

Travaux publics. — Exhaussement de la voie publique en face d'une maison. — Appréciation du dommage en tenant compte du préjudice éprouvé, de la nécessité d'exécuter des travaux de nivellement et de réfection des portes et fenêtres, de la gêne dans l'exploitation, de la dépréciation des bâtiments. — Rejet. — (Sieur Lenoir.)

Vu la requête... pour le sieur Lenoir... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 novembre 1878, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a fixé à 3 353 francs l'indemnité due au requérant par la ville de Baugé à raison des dommages causés à ses immeubles par la rectification de la rampe de la rue du Val-Boyer;

Ce faisant... dire qu'à la somme de 1 500 francs, allouée par le conseil de préfecture pour gêne dans l'exploitation, s'ajouteront une somme de 6 000 francs, pour travaux de raccordement, et une somme de 4 200 francs, pour dépréciation des immeubles; condamner la ville de Baugé à payer au requérant une indemnité totale de 11 700 francs avec intérêts et dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour la ville de Baugé... tendant : 1° au rejet du recours du sieur Lenoir...; 2° à l'annulation de la disposition de l'arrêté attaqué, par laquelle le conseil de préfecture a accordé au sieur Lenoir une somme de 1 500 francs, pour gêne dans l'exploitation résultant de l'aggravation de la servitude d'écoulement des eaux de la chaussée...;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Sur le recours du sieur Lenoir :

Considérant que, pour fixer l'indemnité due au sieur Lenoir par suite de la rectification de la rampe de la rue du Val-Boyer, le conseil de préfecture a tenu compte, d'après les propositions du tiers expert : 1° du préjudice éprouvé; 2° de la somme nécessaire pour prévenir de nouveaux dommages par l'exécution de travaux de nivellement et de réfection des portes et par la construction d'un aqueduc; 3° de la gêne dans l'exploitation; 4° de la dépréciation des bâtiments du requérant résultant de la diminution de la hauteur des portes et de l'écoulement des eaux; que le sieur Lenoir ne justifie pas que les sommes à lui allouées à ces divers titres soient insuffisantes;

Sur le recours incident de la ville de Baugé :

Considérant que, si le conseil de préfecture, en raison du préjudice que, par suite de l'exécution des travaux, l'écoulement des eaux de la rue cause à l'immeuble du requérant, a porté à 1 500 francs la somme de 540 francs que le tiers expert proposait d'accorder au sieur Lenoir pour gêne dans l'exploitation, et si ladite somme s'ajoute à celle de 1 000 francs allouée au sieur Lenoir, conformément à l'avis du tiers expert, pour dépréciation des immeubles, il ne résulte pas de l'instruction que le conseil de préfecture ait fait ainsi une évaluation exagérée de l'indemnité à la

quelle le sieur Lenoir a droit ; que, dès lors, la ville de Baugé n'est pas fondée à demander, de ce chef, l'annulation de l'arrêté attaqué... (Requête et recours incident de la ville de Baugé rejetés. Sieur Lenoir condamné aux dépens, sauf ceux du recours incident de la ville de Baugé, qui seront supportés par ladite ville.)

(N° 360)

[18 mars 1881.]

Travaux publics. — Nivellement. — Modification projetée de la voie publique. Excès de pouvoirs. — (Sieur Van Veerssen et Cie.) — *Un recours pour excès de pouvoirs contre un arrêté préfectoral de nivellement donné en contre-haut du niveau actuel de la rue est-il recevable encore bien que le requérant ait exécuté ses travaux sans s'y conformer? Le nivellement doit-il être donné au propriétaire qui le demande, d'après le niveau actuel de la voie publique ou d'après celui qu'elle pourra avoir après l'exécution de projets non encore approuvés?* Résolu dans le premier sens (*).

Vu la requête... présentée pour les sieurs Van Veerssen et Cie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler, pour excès de pouvoir — un arrêté du 23 octobre 1879, par lequel le Préfet de la Seine leur a donné, sur la demande par eux formée en vue de construire sur un terrain en bordure de la rue Marbeuf, un nivellement de $4^m,76$ en contre-haut du niveau actuel de ladite rue ;

Ce faisant, attendu que, à défaut d'un plan de nivellement régulièrement approuvé par l'autorité compétente, l'Administration est tenue de fixer d'après l'état actuel les nivellements qui lui sont demandés par les riverains, et qu'elle ne saurait, sans excéder ses pouvoirs, chercher, par des arrêtés individuels, à élargir la voie publique ou à en modifier le niveau ; attendu que, dans l'espèce, si un projet de modification de la rue Marbeuf était à l'étude, il est établi que ce projet n'avait pas été approuvé par un décret

(*) Voir l'arrêt du 19 décembre 1873, Ville de Paris contre Bercioux, *Ann.* 1876, p. 348, la note et les renvois ; et en matière d'alignement, 11 juillet 1879, ville d'Alger, *Ann.* 1880, p. 1332 et le renvoi. Voir en outre sur cette décision les observations de M. le Vavasseur de Précourt, *Revue générale d'administration*, 1881, t. II, p. 510.

rendu après enquête à l'époque où le Préfet de la Seine a délivré l'arrêté attaqué;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur... tendant au rejet du pourvoi des sieurs Van Veerssen et Cie par le motif que l'arrêté du préfet de la Seine, quelque impératifs qu'en fussent les termes, n'avait rien d'obligatoire pour les réquérants, qui demeuraient libres de construire suivant le niveau actuel, et que par suite lesdits sieurs Van Veerssen n'ont aucun intérêt à attaquer la décision préfectorale;

Vu le décret du 26 mars 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que, s'il appartenait au Préfet de la Seine, en délivrant aux sieur Van Veerssen et Cie l'autorisation par eux demandée, de faire connaître aux requérants, à titre d'indication, les projets de l'Administration quant au nivellement ultérieur de la rue Marbeuf, il n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, prescrire auxdits sieurs Van Veerssen et Cie, par un arrêté rendu en exécution de l'article 3 du décret du 26 mars 1852, un nivellement qui ne résultait ni de l'etat actuel des lieux ni d'aucun plan d'ensemble approuvé par l'autorité compétente... (Arrêté annulé.)

(N° 361)

[18 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Port de Bordeaux. — Dépôts de paillons sur le quai. Contravention. — (Sieur Vandercruyce.) — *Le dépôt pendant plus de trois jours sur le quai de la Garonne, d'enveloppes-bouteilles dites paillons constitue une contravention de grande voirie.* — (*Ordonnance d'août* 1681, *article* 7.)

Vu la requête présentée par le sieur Vandercruyce... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 31 mai 1878 par lequel le conseil de préfecture de la Gironde, sur un procès-verbal dressé contre le requérant pour contravention aux règlements sur la police du port de Bordeaux à raison d'un dépôt d'enveloppes-bouteilles, dites paillons, sur les quais, l'a condamné à 16 francs d'amende, au remboursement des frais d'enlèvement d'office des paillons montant à 132f,24, et aux frais;

Ce faisant, attendu qu'au devant des paillons déposés sur le quai, le requérant avait un navire en partance sur lequel il comp-

tait les embarquer; que, dès lors, bien que les paillons fussent depuis quelques jours en dépôt sur le quai, l'Administration ne pouvait en exiger l'enlèvement sans laisser au requérant le délai de trois jours que le règlement du port accorde aux armateurs pour le dépôt sur le quai des marchandises destinées à être embarquées; décider que le requérant n'a commis aucune contravention, décharger ledit requérant des condamnations prononcées contre lui;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que le dépôt des paillons appartenant au sieur Vandercruyce, ayant duré plus de trois jours, constituait une contravention aux règlements sur la police du port de Bordeaux;

Vu l'ordonnance d'août 1681, sur la marine, et le décret du 13 juillet 1654;

Considérant qu'aux termes des arrêtés du Préfet de la Gironde en date des 22 septembre 1869 et 20 mars 1874, relatifs à la police du port de Bordeaux, qui ne font que reproduire sur ce point les dispositions du titre Ier du livre IV de l'ordonnance d'août 1681 sur la marine, il est interdit aux armateurs, capitaines de navires et autres de laisser des marchandises en dépôt sur les quais pendant plus de trois jours;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les paillons appartenant au sieur Vandercruyce, qui ont fait l'objet du procès-verbal, étaient en dépôt sur les quais depuis huit jours au moins au moment où le procès-verbal a été dressé contre le sieur Vandercruyce; que le dépôt desdits paillons sur les quais pendant plus de trois jours constituait une contravention aux dispositions des règlements précités, et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le sieur Vandercruyce à raison de cette contravention à une amende de 16 francs et aux frais de l'enlèvement d'office desdits paillons, auquel il a été procédé sur son refus de les faire enlever... (Rejet.)

(N° 362)

[18 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Canal de la Haute-Deule. — Servitude de halage. — Contravention. — (Sieur Colombier.) *— Le canal de la Haute-Deule n'est pas une rivière canalisée, mais un canal de navigation*

creusé de main d'homme; en conséquence, les propriétés riveraines ne sont pas grevées de la servitude de halage ou contre-halage, lorsqu'il n'est pas établi qu'elles aient été comprises dans les dépendances de ce canal (*).

Vu la requête...pour le sieur Colombier...tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, avec toutes les conséquences de droit, — un arrêté en date du 28 février 1879, par lequel le conseil de préfecture du Nord, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre le requérant pour avoir fait obstacle, par des clôtures et par l'établissement d'une grue de déchargement, à la servitude du contre-halage, le long du canal de la Haute-Deule, a condamné le sieur Colombier à enlever lesdites clôtures et machines; attendu qu'il résulte des termes de l'acte en date du 31 octobre 1271, en vertu duquel ledit canal a été construit de main d'homme, qu'il n'est pas une rivière canalisée et que par suite, d'après la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de cassation, les dispositions de l'ordonnance de 1669 et du décret du 22 janvier 1808 ne sont pas applicables aux riverains dudit canal;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics, auxquelles est joint un avis du Conseil général des Ponts et Chaussées adopté par le Ministre... tendant au rejet de la requête par le motif que la faible somme portée dans l'acte de 1271 pour solder la dépense de construction du canal dont il s'agit, ainsi que la configuration de ce canal, montrent que le cours d'eau dit la Haute-Deule est une rivière canalisée, à laquelle s'appliquent les dispositions de l'ordonnance de 1669 et du décret de 22 janvier 1808;

Vu l'ordonnance d'août 1669 et le décret du 22 janvier 1808;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791, 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X;

Considérant que les dispositions de l'ordonnance d'août 1669 et du décret du 22 janvier 1808, qui établissent les servitudes de halage et de contre-halage, ne s'appliquent qu'aux fleuves et rivières navigables;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des plans et pièces ci-dessus visés, que le canal de la Haute-Deule, dont le sieur Colombier est riverain, est un canal de navigation construit de main d'homme et qu'il n'est pas établi que les parties de la rive sur lesquelles un droit de passage est réclamé par l'Administra-

(*) Voir 6 juin 1856 (Ministre des Travaux Publics, Ann, 1857, p. 119).

tion pour le contre-halage aient été comprises dans les dépendances dudit canal; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du Nord a, par application de l'ordonnance et du décret précités, condamné le requérant à enlever les clôtures et machines établies sur le terrain dont il est propriétaire et qui feraient obstacle à l'exercice de la servitude du contre-halage le long dudit canal... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.

(N° 363)

[18 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Plantations sur les routes. — Dommage causé par les racines. — Dettes de l'État. — (Sieur Lion.)— *L'État n'est pas tenu d'indemniser les riverains des grandes routes à raison du dommage causé à leur propriété par les racines des arbres plantés le long des routes* (*). — *Mais le riverain peut-il, conformément à l'article 671 du Code civil, couper les racines qui pénètrent sur ses fonds?* — (Non résolu par l'arrêt; *mais affirmativement par l'avis du Conseil des Ponts et Chaussées.*)

Vu le recours... pour le sieur Lion... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 11 février 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a rejeté la demande tendant à faire condamner l'État à lui payer une indemnité à raison du préjudice causé à sa propriété par les racines des arbres plantés sur la route nationale d'Orléans à Rouen; — Ce faisant, attendu que sa propriété consiste en un jardin maraîcher entouré de murs de clôture, lesquels sont garnis d'espaliers ;que les racines des ormeaux plantés sur la route dégradent et traversent le mur de clôture, et viennent se mêler aux racines des espaliers; que la circonstance que les arbres sont plantés à plus de 2 mètres de sa propriété, ne fait pas obstacle à ce qu'une indemnité soit accordée au sieur Lion

---

(*) Les art. 671 et suivants du Code civil ne sont pas applicables en principe aux arbres des routes, qui sont régis par la loi du 9 ventôse an 13, et le décret du 16 décembre 1811 ; or, aux termes de ces textes, on peut forcer un propriétaire à planter sur son terrain ; il doit à plus forte raison souffrir les dommages provenant d'arbres plantés sur la route. C'est pourquoi le moyen proposé dans l'avis du Conseil des Ponts et Chaussées et indiqué dans les visas de l'arrêt semblerait devoir être écarté, comme contraire aux lois spéciales sur le régime des plantations le long des grandes routes.

en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil à raison du préjudice qu'il a souffert et qu'il n'a pu empêcher; annuler l'arrêté attaqué, lui accorder l'indemnité réclamée devant le conseil de préfecture, avec les intérêts de droit, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... ensemble l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, et tendant au rejet du pourvoi, par les motifs qu'une indemnité ne peut être allouée en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil qu'autant qu'une négligence ou une imprudence pourrait être imputée à l'État; que les arbres de la route sont plantés à 3 mètres de la propriété du sieur Lion; que celui-ci a le droit de couper les racines qui pénètrent sur son fonds, mais ne saurait réclamer aucune indemnité;

Vu la loi du 28 pluvôse an VIII;

Vu les ordonnances de février 1522 et du 17 avril 1776, et la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu les lois des 29 floréal an X et 9 ventôse an XIII;

Vu le décret du 16 décembre 1811;

Considérant que le sieur Lion ne justifie pas que dans les plantations exécutées sur la route de Rouen à Orléans, l'Administration se soit écartée des prescriptions établies par les lois et règlements ci-dessus visés et relatifs à la plantation des routes; qu'ainsi le sieur Lion n'est pas fondé à demander une indemnité à raison du préjudice que lui auraient causé les racines des arbres plantés, en conformité desdits lois et règlements, sur la route de Rouen à Orléans... (Rejet.)

(N° 364)

[25 mars 1881.]

Communes. — Conseil municipal. — Délibération. — Diffamation. — (Commune de Montrem.) — *Un fonctionnaire, dans l'espèce un agent voyer, offensé dans une délibération d'un conseil municipal, peut adresser au Préfet une plainte verbale. — La loi du 14 décembre 1789, aux termes de laquelle tout citoyen qui se croit personnellement lésé par un acte quelconque d'un corps municipal peut exposer ses sujets de plainte à l'autorité administrative supérieure, n'a pas déterminé les formes dans lesquelles la plainte de la partie lésée peut être formée. — En supposant que l'agent offensé n'ait adressé aucune plainte, le Préfet ne pourrait-il pas d'office censurer la délibération contenant des énonciations offensantes pour*

son subordonné? — Non résolu par l'arrêt, mais résolu affirmativement par le Ministre de l'Intérieur (*).

Vu la requête présentée par le conseil municipal de la commune de Montrem... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du 17 avril 1880, par lequel le Préfet de la Dordogne a censuré la délibération prise, le 15 février précédent, par le conseil municipal de ladite commune, comme contenant des expressions offensantes pour l'agent voyer cantonal;

Ce faisant, attendu que, d'après l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789, tout citoyen qui se croit personnellement lésé par quelque acte du conseil municipal, peut exposer ses sujets de plainte à l'autorité administrative supérieure, à laquelle il appartient d'y faire droit; que le Préfet de la Dordogne a censuré la délibération du conseil municipal de la commune de Montrem en date du 15 février 1880, sans être saisi de la plainte de la partie intéressée, et qu'ainsi l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789 a été violé; dire que l'arrêté ci-dessus visé du Préfet de la Dordogne est entaché d'excès de pouvoirs;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que c'est sur la réclamation verbale de l'agent voyer cantonal contre lequel étaient dirigées les expressions offensantes contenues dans la délibération du conseil municipal, en date du 15 février 1880, que l'arrêté attaqué a été rendu, et que la loi du 14 décembre n'ayant pas déterminé les formes dans lesquelles doivent être présentées les réclamations des citoyens qui se croient personnellement lésés par les actes des corps municipaux, la commune de Montrem n'est pas fondée à soutenir que le Préfet ne pouvait être régulièrement saisi que par une réclamation écrite; que, d'ailleurs, le Préfet aurait pu censurer la délibération du conseil municipal sans être saisi d'aucune plainte de l'agent voyer cantonal;

Vu la loi du 14 décembre 1789 et celle du 18 juillet 1837;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

(*) Alors même que, par un sentiment de réserve exagérée, disait le Ministre, l'agent offensé eût gardé un silence complet, le droit et le devoir du Préfet eût peut-être été d'agir d'office. Comme supérieur du fonctionnaire dont la considération était attaquée, il avait le devoir strict de défendre et de protéger son subordonné contre d'injustes attaques; comme représentant de l'autorité supérieure chargée de la surveillance de tous les actes du conseil municipal, il avait incontestablement le droit de réprimer un abus dont l'illégalité n'est pas niée.

Considérant que l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789 dispose que tout citoyen qui se croit personnellement lésé par un acte quelconque d'un corps municipal, peut exposer ses sujets de plainte à l'autorité administrative supérieure, à laquelle il appartient d'y faire droit; mais que cet article, ni aucune autre disposition applicable au cas qu'il prévoit, n'a déterminé les formes dans lesquelles la plainte de la partie lésée peut être formée;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Personne, agent voyer cantonal, a réclamé verbalement devant le Préfet de la Dordogne contre les énonciations offensantes pour lui de la délibération ci-dessus visée du conseil municipal de la commune de Montrem, en date du 15 février 1880; que, dès lors, ledit conseil municipal n'est pas fondé à soutenir qu'en blâmant les passages de cette délibération qui lui ont paru contenir des expressions peu mesurées, le Préfet ne s'est pas conformé à l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789, et qu'il a commis un excès de pouvoirs... (Rejet.)

(N° 365)

[25 mars 1881.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat. — Revision du classement. — Réduction de taxes. — (Sieurs Tessier et autres.) — *Lorsque, sous le couvert d'une demande en réduction des taxes qui lui ont été imposées, un propriétaire compris dans une association pour travaux défensifs fonde en réalité sa demande sur une prétendue irrégularité du classement des propriétés et de la répartition générale des charges syndicales, — contre lesquels d'ailleurs il n'a soulevé, en temps utile, aucune réclamation dans les formes prévues par la loi du 16 septembre 1807, — c'est avec raison que sa requête est rejetée par le conseil de préfecture. — Il n'appartient ni au conseil de préfecture, ni en appel au Conseil d'État, d'ordonner la revision générale d'un classement régulièrement opéré par la commission spéciale* (*). *Procédure. — Lorsqu'un conseil de préfecture régulièrement composé par l'adjonction d'un conseiller général appelé pour remplacer un conseiller empêché, a*

(*) Voir 12 juillet 1866, Bernard, *Ann.* 1868, p. 46; — Voir aussi 27 juin 1875, compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, *Ann.* 1875, p. 768.

prescrit avant faire droit une visite de lieux, et qu'il a statué ensuite par un arrêté définitif sur le fond de la contestation, en appelant le même conseiller général, alors que le conseiller de préfecture titulaire n'était pas empêché, le second arrêté est irrégulier. Évocation. — L'affaire étant en état, le conseil statue au fond.

Vu la requête... par les sieurs Tessier et autres... tendant à ce qu'il plaise annuler, pour vices de formes et mal jugé au fond, — un arrêté du 26 juillet 1878, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a rejeté les demandes du sieur Tessier (Pierre) tendant, en premier lieu, à la revision générale du classement des propriétés comprises dans le syndicat de la presqu'île de la Porte ; en deuxième lieu, à la réduction des taxes mises à la charge dudit sieur Tessier pour sa part contributive dans les dépenses du syndicat pour les années 1872, 1873, 1874, 1875 et 1876; — Ce faisant, attendu en la forme que l'arrêté attaqué aurait été rendu par un conseil composé d'une manière contraire à la loi, après des mesures d'instruction irrégulières, et sans convocation des parties à l'audience, et attendu, au fond, que les requérants seraient imposés à des taxes supérieures à leur part proportionnelle d'intérêt dans les travaux de défense du syndicat d'endiguement de la presqu'île de la Porte sur la Loire, décider que les taxes seront réparties en proprotion, non de la longueur de rive des terres imposées, mais de la surface desdites terres, en les divisant d'ailleurs en deux classes d'après leur intérêt; allouer aux requérants la réduction proportionnelle de leurs taxes pour les années 1872 à 1876, avec dépens...;

Vu les lois des 16 septembre 1807 et 21 juin 1865 ; l'arrêté consulaire du 19 fructidor an IX et le décret du 12 juillet 1865 ;

En ce qui touche la régularité de l'arrêté attaqué :

Considérant que si, à la date du 12 avril 1878, lorsque les réclamations du sieur Tessier sont venues pour la première fois devant le conseil de préfecture, ce conseil a été régulièrement complété, à raison de l'empêchement de l'un de ses membres, par l'adjonction d'un membre du conseil général, les fonctions de ce dernier ont pris fin par l'arrêté interlocutoire rendu par le conseil le 16 avril, qui a prescrit, avant faire droit au fond, une visite des lieux ; qu'à la date du 26 juillet, lorsque l'affaire est venue de nouveau en séance publique et a été jugée au fond, le conseil de préfecture était au complet; qu'ainsi c'est à tort que ledit jour le conseil a appelé de nouveau pour siéger à la place du conseiller de préfecture précédemment empêché, le membre du conseil

général qui avait pris part à l'arrêté précédent; qu'il y a lieu dans ces circonstances d'annuler l'arrêté du 26 juillet 1878, comme ayant été rendu par un conseil irrégulièrement composé;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement au fond;

Au fond :

Considérant que les réclamations du sieur Tessier devant le conseil de préfecture tendaient à la fois à obtenir la revision générale de la répartition des charges syndicales entre les différents propriétaires compris au syndicat de la presqu'île de la Porte, et à la réduction des taxes pour lesquelles il a été compris aux rôles émis par le syndicat pour les années ci-dessus rapportées; que les demandes à fin de réduction desdites taxes étaient uniquement fondées sur ce que la répartition des charges syndicales n'aurait pas été établies sur des bases légales, en proportion de l'intérêt des propriétaires compris dans l'association aux travaux de défense du syndicat;

Considérant que le classement des propriétés comprises dans l'association et la répartition générale des charges syndicales entre lesdites propriétés en proportion de leur intérêt ont été établis à la date du 31 décembre 1865 par une commission spéciale instituée par le Préfet conformément à son arrêté du 2 mars précédent, constitutif du syndicat, et par application de la loi du 16 septembre 1807; que ce classement et cette réparation n'ont fait l'objet d'aucune réclamation du sieur Tessier dans les formes prévues par ladite loi; et qu'il n'appartient pas aujourd'hui au conseil de préfecture, et en appel au Conseil d'État, d'ordonner la revision générale du classement des propriétés comprises dans l'association tel qu'il résulte de la décision ci-dessus relatée de la commission spéciale; que si la juridiction du conseil de préfecture était compétente pour statuer sur les demandes annuellement formées par le sieur Tessier et tendant à obtenir la décharge de la réduction des taxes annuellement mises à sa charge, ces demandes ne pouvaient dans l'espèce être accueillies, étant fondées uniquement sur l'irrégularité prétendue du classement général des propriétés, dont l'application spéciale aux terrains du requérant n'était pas contestée, et tendant simplement à remettre en question les basses définitivement arrêtées de l'association; qu'il suit de là qu'il y a lieu de rejeter au fond les conclusions de la requête... (Arrêté annulé pour vice de formes. Surplus de la requête rejeté.)

(N° 366)

[25 mars 1881.]

Cours d'eau. — Associations syndicales. — Canaux d'arrosage et d'irrigation. — Décret constitutif de l'association. — Syndicat. — Dissolution par le Préfet. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Giraud, de Bilotti et autres.) — *Les arrêtés préfectoraux qui révoquent les syndics d'une association syndicale peuvent-ils être déférés directement au Conseil d'État pour excès de pouvoirs?* (*) — *Décidé, par application du décret constitutif de l'association, que le Préfet avait excédé ses pouvoirs en prononçant la dissolution du syndicat comme ne remplissant pas les fonctions qui lui sont attribuées (répartition des eaux, direction des travaux d'entretien), — alors que dans cette hypothèse, le décret confère seulement au Préfet le droit de suppléer au syndicat en désignant à cet effet un agent de l'Administration après une mise en demeure régulière.*

Vu la requête pour les sieurs Giraud, de Bilotti et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 juin 1879 par lequel le Préfet de Vaucluse a déclaré dissous le syndicat du canal de Carpentras; attendu que si le Préfet a, aux termes du décret constitutif de l'association syndicale en date du 15 février 1853, le droit de nommer les membres du syndicat, il n'a pas le droit de les révoquer; que les cas de remplacement ou de destitution sont limitativement déterminés par ledit décret et que l'arrêté attaqué n'allègue même pas qu'aucun des requérants se soit trouvé dans l'un de ces cas; que, par suite, en prononçant la dis-

(*) M. le Ministre des Travaux Publics concluait au rejet du recours comme non recevable. Il émettait l'avis que le recours ne s'attaquait pas seulement à la disposition de l'arrêté préfectoral qui prononçait la révocation des anciens syndics, mais aussi à celle qui en nommait de nouveaux. Or, disait-il, le Ministre est seul juge en premier ressort des contestations auxquelles peuvent donner lieu ces nominations, aucune loi n'en attribuait la connaissance à une autre autorité. Commune de Saint-Hilaire-la-Palud, 19 février 1875. (*Rec. des arr. du C. d'Ét.*)

Cette décision ne semblait pas justifier la thèse ministérielle; elle refuse en effet au conseil de préfecture compétence pour statuer sur les demandes tendant à faire annuler les *élections syndicales*, mais elle ne statue pas sur la question posée par le recours qui était dirigé pour excès de pouvoirs contre un arrêté qui nommait des syndics contrairement aux prescriptions de l'acte constitutif de l'association.

solution du syndicat et relevant les requérants de leurs fonctions, le Préfet a excédé ses pouvoirs;

Vu le décret du 15 février 1853;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que, pour prononcer la dissolution du syndicat du canal de Carpentras, le Préfet de Vaucluse s'est fondé sur les plaintes qui lui étaient parvenues touchant la mauvaise répartition des eaux et le défaut de direction donnée aux travaux d'entretien;

Mais considérant que l'article 13 du décret du 15 février 1853, qui a constitué l'association syndicale du canal de Carpentras, prévoit le cas où le syndicat ne remplirait pas les fonctions qui lui sont attribuées et ne confère au Préfet d'autre droit que celui d'y suppléer, après une mise en demeure régulière, en désignant à cet effet un agent de l'Administration; qu'ainsi, en relevant de leurs fonctions les membres du syndicat du canal de Carpentras, pour les motifs énoncés dans son arrêté du 9 juin 1879, le Préfet du département de Vaucluse a excédé les pouvoirs qui lui sont conférés par le décret précité du 15 février 1853... (Arrêt annulé.)

(N° 367)

[25 mars 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Réclamation collective; timbre. — Assimilation aux contributions directes. — (Ministre des Travaux Publics contre sieurs Greel, Barde et autres.) — *En matière de taxes de curage, une réclamation formée collectivement par plusieurs contribuables devant le conseil de préfecture pour des cotes supérieures à 30 francs, n'est recevable que pour le premier dénommé* (*). — *Curage d'office ordonné après l'accomplissement des formalités légales. Rejet d'une demande en décharge de taxes établies pour le payement des travaux. — Contribuables soutenant : 1° qu'ils avaient eux-mêmes exécuté, avant la visite des lieux par les ingénieurs, certains travaux, qui ont été néanmoins compris par les travaux exécutés d'office par les agents de l'État; 2° que les dépenses mises à leur charge étaient exagérées. — Instruction insuffisante pour apprécier ces deux points : renvoi devant le conseil de préfecture. — Erreur matérielle. Annulation*

(*) Voir 14 mars 1875, commune de Mauguio, *Ann.* 1875, p. 198; — 23 novembre 1877, Massip, *Ann.* 1878, p. 1515.

d'un arrêté du conseil de préfecture accordant à divers propriétaires décharge de taxes qui ne leur étaient pas réclamées. — (Recours du Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du 11 juin 1878 : Gironde; accordant décharge aux sieurs Greel et autres des taxes de curage mises à leur charge en qualité de riverains du ruisseau le Riouvert, pour des travaux de curage exécutés d'office sur ce ruisseau.)

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 14 floréal an XI, et 16 septembre 1807;

Vu les lois des 13 brumaire an VII et 21 avril 1832;

En ce qui touche les sieurs Laurent aîné, Soulé, Clermontel, Gallineau, Tax, Blanc, Boyer, Pagès, Chatonnet fils, Hubert, la dame veuve Adrien et le sieur Bargre, pour la taxe à laquelle ils ont été imposés dans la commune de Saint-Magou :

Considérant que les réclamations portées devant le conseil de préfecture par les réclamants ci-dessus dénommés constituaient des demandes en décharge ou réduction des taxes auxquelles ils étaient imposés pour le curage du Riouvert, sur des états rendus exécutoires par le Préfet et recouvrables comme en matière de contribution directe;

Considérant que l'article 28 de la loi du 21 avril 1832 n'exempte du droit de timbre que les réclamations ayant pour objet une cote moindre de 30 francs;

Considérant que les réclamants ci-dessus dénommés étaient portés sur les états ci-dessus relatés, pour des sommes supérieures à 30 francs, et qu'ainsi, aux termes de l'article précité, ils devaient former leur demande sur papier timbré; qu'ils n'ont réclamé contre leur imposition que par deux pétitions collectives, communes d'ailleurs à d'autres réclamants, et dans lesquelles aucun d'eux n'est dénommé le premier;

Considérant que dans ces circonstances les réclamants ci-dessus dénommés étaient non recevables dans leurs demandes; qu'il y a lieu, annulant l'arrêté attaqué en ce qui les concerne, de rejeter leurs réclamations ;

En ce qui touche les sieurs Barbe jeune, Rozier, Laurent jeune et autres :

Considérant que les demandes des réclamants ci-dessus dénommés devant le conseil de préfecture étaient recevables ; qu'en effet, les sieurs Greel aîné et Pagès sont dénommés dans les requêtes collectives sur timbre ci-dessus relatées avant les autres réclamants dont la cote était supérieure à 30 francs; que les sieurs

Laurent jeune et Rozier ont présenté des requêtes individuelles sur timbre, et que les autres réclamants étaient imposés à des cotes moindres de 30 francs;

Mais considérant que le conseil de préfecture s'est fondé, pour accorder aux réclamants ci-dessus dénommés la décharge des taxes qui leur étaient réclamées à raison des travaux de curage exécutés d'office par l'Administration sur le Riouvert, sur ce que l'Administration n'aurait pas, avant de procéder à l'exécution d'office desdits travaux, rempli les formalités prescrites par l'article 3 de l'arrêté du Préfet de la Gironde du 25 août 1874, aux termes duquel, à l'expiration du délai fixé pour l'exécution des travaux par les riverains, il sera procédé par les soins des ingénieurs et en présence du maire, ou lui dûment convoqué, à leur vérification, et, s'il y a lieu, à la constatation de ceux qui ne seront pas faits ou achevés; que, sur le vu de l'état des travaux restant à faire, un arrêté préfectoral en ordonnera l'exécution d'office, et que les dépenses de cette exécution seront réparties entre les intéressés;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les maires des communes, sur le territoire desquelles les travaux ont été exécutés, ont été dûment convoqués à la visite des travaux qui a été faite par les soins des ingénieurs, conformément à la disposition précitée de l'arrêté du 25 août 1874, et que le surplus des formalités prescrites par cet arrêté a été accompli; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler l'arrêté attaqué en ce qui touche lesdits réclamants;

Considérant que les réclamants ci-dessus dénommés ont soutenu, d'une part, qu'ils avaient exécuté, antérieurement à la visite des lieux faite comme il a été dit ci-dessus, au moins une partie des travaux compris dans l'imposition mise à leur charge; que d'autre, part, ils ont contesté le chiffre des dépenses mises à leur charge en raison de l'exécution desdits travaux; que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier le mérite de leurs réclamations sur ces deux points; qu'il y a lieu par suite de renvoyer lesdits réclamants devant le conseil de préfecture pour être statué à nouveau sur leurs demandes ainsi qu'il appartiendra;

En ce qui touche les autres réclamants dénommés dans l'arrêté du conseil de préfecture :

Considérant que lesdits réclamants ne figurent pas sur les états ci-dessus visés de recouvrement des taxes; qu'il résulte de l'instruction que c'est par erreur que l'arrêté attaqué leur a accordé décharge de taxes qui ne leur étaient pas réclamées; qu'il y a lieu d'annuler de même l'arrêté attaqué en ce qui les concerne...

(1° arrêté annulé; 2° demandes en décharge ou réduction formées par les sieurs Laurent aîné, Soulé et autres rejetées comme non recevables; 3° autres réclamants renvoyés devant ledit conseil pour être statué à nouveau sur leurs réclamations ainsi qu'il appartiendra.)

(N° 368)

[25 mars 1881.]

Travaux publics. — Extraction de matériaux et occupations de terrains. —(Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieurs Noell, Moret et autres.) — *Un conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison d'occupation de terrains et d'extraction de matériaux pour la construction d'un chemin de fer, a fait procéder, en exécution de l'article* 5 *du décret du* 8 *février* 1868, *et avant toute occupation, à une expertise ayant pour objet de constater l'état des terrains à occuper et d'estimer les arbres fruitiers ou de haute futaie existant sur ces terrains, en vue d'une évaluation ultérieure du préjudice qui aurait été effectivement causé. — Ce conseil ne peut pas, d'après les résultats de cette seule expertise, allouer immédiatement au propriétaire une indemnité représentant la totalité des dommages que l'occupation pourra occasionner. — Une indemnité de cette nature doit être réglée soit après l'exécution des travaux, soit annuellement à la fin de chaque campagne, et à la suite d'une nouvelle constatation, conformément à l'article* 8 *du décret susénoncé de* 1868 (*).

Vu la requête, pour la compagnie des chemins de fer du Midi... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 juillet 1878 par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales l'a condamnée à payer aux propriétaires ci-après dénommés de la commune d'Argelès-sur-Mer, pour terrains occupés et matériaux extraits pour la construction du chemin de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne, des indemnités montant ensemble à 51 361 francs dont le détail suit, savoir... le tout outre les frais d'expertise, mis à la charge de la compagnie requérante;

Ce faisant... annuler l'arrêté attaqué, homologuer le rapport de l'expert de la compagnie, condamner les défendeurs à restituer

(*) Voir analogue 18 décembre 1874, Compagnie des chemins de fer du Midi, Ann. 1876, p. 1055 et la note.

à la compagnie, avec les intérêts de droit, les sommes qu'ils auraient reçues en exécution de l'arrêté attaqué, avec tous dépens, y compris les frais d'expertise ;

Vu... (Défense tendant au rejet; les dommages sont dès à présent consommés; les indemnités ont été équitablement fixées à raison de l'importance desdits dommages sur la proposition conforme du tiers expert) ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, et le décret du 2 février 1868 ;

Considérant que l'arrêté attaqué décide qu'il est accordé aux treize propriétaires ci-dessus dénommés de la commune d'Argelès-sur-Mer, comme indemnité pour l'extraction du ballast nécessaire à l'établissement du chemin de fer entre Port-Vendres et la frontière d'Espagne, les sommes ci-dessus relatées, montant ensemble à 51 361 francs ; que ces indemnités comprennent, d'une part, la valeur de tous les arbres fruitiers et de haute futaie existant sur ces terrains et qu'il pourra être nécessaire d'abattre, d'autre part les dommages de toute sorte qui seront causés par l'occupation des terrains et l'extraction du ballast ;

Mais considérant que l'expertise à laquelle il a été procédé antérieurement à l'occupation des terrains, en exécution de l'article 5 du décret du 8 février 1868, n'avait pas pour objet d'évaluer dès à présent l'ensemble des dommages pour lesquels les indemnités précitées ont été fixées ; que cette expertise avait pour but, aux termes des articles 5 et 7 : 1° de constater l'état des terrains dont l'occupation était autorisée, afin d'évaluer ultérieurement la dépréciation des terrains et le chiffre des dommages ; 2° de faire l'estimation des arbres fruitiers et de haute futaie existant sur ces terrains, et qu'il pourra être nécessaire d'abattre ;

Considérant que les propriétaires intéressés pouvaient seulement, ensuite de l'expertise et par application du décret précité, demander soit après l'exécution des travaux, soit après chaque campagne le règlement des indemnités auxquelles ils auraient alors droit, pour les dommages effectivement subis à ce moment, y compris la valeur des arbres précédemment estimés, et qui seraient alors enlevés ; et que c'est seulement alors que le conseil de préfecture aurait pu fixer le montant desdites indemnités après une nouvelle constatation, conformément à l'article 8 du décret du 8 février 1868, pour reconnaître l'état des lieux, et vérifier notamment si tout ou partie des arbres, dont l'estimation a été précédemment faite, ont été enlevés ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que c'est à tort que

le conseil de préfecture a décidé qu'il serait accordé dès à présent aux propriétaires ci-dessus dénommés les indemnités fixées par l'arrêté attaqué ; qu'il y a lieu dès lors d'annuler ledit arrêté et de décider que la compagnie du Midi aura droit au remboursement des sommes qu'elle aurait payées en exécution dudit arrêté, avec intérêts à partir de la demande, sauf auxdits propriétaires à faire régler annuellement après chaque campagne leurs droits à indemnité dans les formes du décret du 8 février 1868... (Arrêté annulé, sauf en ce qui concerne les frais d'expertise, qui demeureront à la charge de la compagnie du Midi. Les propriétaires dénommés rembourseront à la compagnie du Midi les sommes qui leur auraient été payées par celle-ci en exécution de l'arrêté précité, avec les intérêts à partir du 28 septembre 1878, jour de la demande desdits intérêts, si la compagnie jutifie du payement desdites sommes antérieurement à cette date. Surplus des conclusions rejeté. Les dépens à la charge des propriétaires ci-dessus dénommés.)

(N° 369)

[25 mars 1881.]

Travaux publics. — Décompte. — Construction d'une route. — Cahier des clauses et conditions de 1866. — (Ministre des Travaux Publics contre sieurs Aleth et Guédé) — *Donné acte au Ministre des Travaux Publics de son acquiescement à un chef de réclamation. — Augmentation de plus d'un tiers dans la masse des déblais de terre et de rocher et diminution de plus d'un tiers dans la maçonnerie, les enrochements et les perrés, par suite de modification de tracé. — Les entrepreneurs ayant expressément renoncé au bénéfice de l'article* 32 *des clauses et conditions pour le cas où ces augmentations ou diminutions proviendraient des modifications du tracé, aucune indemnité ne leur est due. — Augmentation de plus d'un tiers des déblais par suite d'éboulements : application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales de* 1866. *Préjudice possible : instruction insuffisante pour établir son existence et son importance. — Vérification contradictoire ordonnée, avant faire droit, par le Conseil d'État et confiée à l'ingénieur en chef des mines de l'arrondissement. — Dépens du recours réservés. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — Frais de l'expertise devant le conseil de préfecture. — Absence d'offres par l'État; admission partielle des conclusions de*

l'entrepreneur. — Répartition des frais. — Procédure. — Conseil d'État. — Désistement du recours principal. — Donné acte. — Décision sur le recours incident (*).

Vu le recours présenté par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, dans celles de ses dispositions qui font grief à l'État, — un arrêté, en date du 12 avril 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a statué sur divers chefs de réclamation dirigés par les sieurs Aleth et Guédé, entrepreneurs des travaux de construction de la route nationale n° 202, pour la section comprise entre le moulin Ravier et le pont de Flons, contre le décompte de leur entreprise, à la suite de la résiliation qui en a été prononcée le 7 mai 1874; — Ce faisant... décharger l'État des condamnations prononcées contre lui ;

Vu la lettre par laquelle le Ministre déclare se désister de son recours... et portant désistement pur et simple et acquiescement, sur le premier chef, au recours incident ci-dessous visé;

Vu le recours incident présenté pour les sieurs Aleth et Guédé.. tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler l'arrêté du 12 avril 1876, dans celles de ses dispositions par lesquelles il a repoussé les demandes des entrepreneurs à fin d'indemnité : 1° pour deblais de rocher dans le tunnel; 2° pour le préjudice causé par l'augmentation de plus du tiers du cube porté au devis des déblais de terre et de rocher et par la diminution de plus du tiers du cube porté au devis des maçonneries, enrochements et perrés; — Ce faisant, attendu, sur le premier chef, que les éboulements survenus dans le tunnel constituaient des déblais de rochers payables au prix du bordereau; attendu, sur le second chef, que la renonciation au bénéfice de l'article 32 des clauses et conditions générales contenues dans l'acte du 16 décembre 1869, n'est pas opposable aux entrepreneurs; subsidiairement, qu'elle n'est opposable qu'en ce qui concerne les augmentations ou diminutions provenant des modifications de tracé; que les déblais se sont trouvés augmentés de plus d'un tiers des quantités portées au devis par suite d'éboulements et d'erreurs du projet; allouer aux sieurs Aleth et Guédé les indemnités par eux réclamées en première instance, condamner l'État à leur payer les intérêts des sommes dues, les intérêts, les intérêts des intérêts et les dépens;

(*) A la différence du désistement, la non-recevabilité du recours principal entraîne celle du recours incident. Solet, 16 juillet 1880, *Ann.* 1881, p. 1317.

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il soit fait droit à la demande des sieurs Aleth et Guédé sur le premier chef, et au rejet de ladite demande sur le second chef, par les motifs que les entrepreneurs ont renoncé, par acte du 16 décembre 1869, à toute indemnité pour augmentation de plus du tiers dans la masse des ouvrages; qu'en n'appliquant ladite renonciation qu'aux augmentations provenant des modifications de tracé, l'augmentation provenue des éboulements ne peut donner lieu à indemnité, car elle est prévue et réglée par l'article 57 du devis; que, d'ailleurs, les travaux en augmentation étaient largement rémunérés par les prix du bordereau, et que les entrepreneurs n'ont subi aucun préjudice:

Vu les observations additionnelles présentées par les sieurs Aleth et Guédé... par lesquelles les entrepreneurs soutiennent que le prix de déblai accordé à l'adjudicataire qui leur a succédé est supérieur à celui de leur marché, d'où il suit que l'augmentation de la masse des déblais leur a causé un préjudice dont il convient de renvoyer l'appréciation à une expertise;

Vu le recours présenté pour lesdits sieurs Aleth et Guédé... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 28 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a condamné les sieurs Aleth et Guédé à payer les neuf dixièmes des frais d'expertise;

Ce faisant, attendu que l'État n'a fait aucune offre aux requérants, condamner l'État en tous les frais d'expertise et aux dépens du pourvoi;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics tendant au rejet de la requête, par le motif que les requérants ayant succombé sur la plus grande partie de leurs réclamations, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en les condamnant aux neuf dixièmes des frais d'expertise;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les deux recours ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu d'y statuer par une seule et même décision;

En ce qui concerne le recours du Ministre des Travaux Publics:

Considérant que, par sa lettre du 2 juin 1880, le Ministre des Travaux Publics a déclaré se désister du recours par lui formé contre l'arrêté susvisé; que ce désistement est pur et simple et que rien ne s'oppose à ce qu'il en soit donné acte;

En ce qui concerne le recours incident des sieurs Aleth et Guédé :

Sur les conclusions des sieurs Aleth et Guédé tendant à ce qu'il soit ajouté à leur décompte une somme de 1 941f,24 pour déblais dans le tunnel :

Considérant que le Ministre a déclaré ne pas s'opposer sur ce point à ce qu'il soit fait droit à la requête ;

Sur les conclusions des sieurs Aleth et Guédé tendant à ce que, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, il leur soit alloue une indemnité à raison de l'augmentation de plus d'un tiers dans la masse des déblais de terre et des déblais de rochers, et de la diminution de plus d'un tiers dans la maçonnerie, les enrochements et les perrés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par acte souscrit le 16 décembre 1869, les entrepreneurs ont renoncé à se prévaloir de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales « pour le cas où des modifications de tracé auraient pour résultat des changements excédant en plus ou en moins le tiers des travaux de leur entreprise » compris dans l'énumération qui précède ; que, dès lors, les sieurs Aleth et Guédé ne sont pas recevables à demander une indemnité pour celles des augmentations ou diminutions de travaux qui résulteraient d'une modification du tracé ;

Sur les conclusions subsidiaires des sieurs Aleth et Guédé tendant à ce qu'il leur soit alloué, par application de l'article 32 susvisé, une indemnité pour l'augmentation de plus du tiers qui serait survenue dans la masse des déblais de terre et de rocher par suite des éboulements et des erreurs du projet ;

Considérant que l'article 57 du devis stipulait que si des éboulements venaient à se produire, l'entrepreneur serait tenu de les déblayer au prix du bordereau ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'augmentation des déblais provenant des éboulements a dépassé la proportion indiquée par l'article 32 des clauses et conditions générales ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture (sans ordonner une expertise) a rejeté *de plano* la réclamation des entrepreneurs ;

Considérant que les entrepreneurs soutiennent que l'obligation où ils se sont trouvés d'enlever le cube supplémentaire au prix du bordereau leur a causé un préjudice ; que le Conseil n'a pas, quant à présent, les éléments nécessaires pour en vérifier l'existence, et qu'il y a lieu d'ordonner qu'il soit procédé à une vérification à l'effet d'établir si un préjudice est résulté pour les entrepreneurs de l'application du bordereau aux cubes supplémentaires de déblais,

soit de terre, soit de roc, qui auraient dépassé le tiers des quantités portées au projet, et, en cas d'affirmative, quelle en est l'importance;

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts sont dus du jour de la demande; que le 11 mars 1878, jour où les intérêts des intérêts ont été demandés, il était dû plus d'une année d'intérêts, et qu'au 26 juillet 1880, jour où les intérêts ont été de nouveau demandés, il s'était écoulé plus d'une année depuis la dernière demande;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que les entrepreneurs avaient formulé une demande s'élevant à 179 134 francs et qu'il résulte tant des arrêtés susvisés du conseil de préfecture que de la présente décision qu'il y a lieu de leur allouer, à raison des chefs de réclamation qui ont été soumis à l'expertise, une somme totale de 12 692 francs; que l'Administration n'a fait aucune offre, et que dans ces circonstances il sera fait une juste appréciation des droits respectifs des parties en mettant les frais d'expertise pour trois quarts à la charge des entrepreneurs et pour un quart à la charge de l'État... (Donné acte du désistement du Ministre des Travaux Publics. L'État payera aux sieurs Aleth et Guédé une somme de 1 941f,24 pour déblais dans le tunnel, ensemble les intérêts à 5 p. 100 du jour de la demande; les intérêts des intérêts à partir du 11 mars 1878, et les intérêts des sommes ainsi capitalisees du 26 juillet 1880 au jour du payement effectif. Il sera, avant faire droit, procédé, par l'ingénieur en chef des mines de l'arrondissement de Chambéry, en présence des parties, ou elles dûment appelées, à une vérification à l'effet de rechercher si un préjudice est résulté pour les entrepreneurs de l'application des prix du bordereau aux cubes supplémentaires de déblais de terre et de roc, et en cas d'affirmative, quelle indemnité leur est due. Les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture seront mis pour trois quarts à la charge des entrepreneurs et pour un quart à la charge de l'État. Le surplus des conclusions rejeté. Arrêtés susvisés réformés en ce qu'ils ont de contraire. Dépens réservés.)

(N° 370)

[25 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Voirie fluviale. — Contravention. — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture. — Frais. — (Ministre des

Travaux Publics contre sieurs Bertaud et Davous.) — *Lorsque le conseil de préfecture — saisi d'une demande d'indemnité à raison de la perte d'un bateau qui a sombré dans une rivière navigable — a été amené à reconnaître, d'après les résultats d'une expertise ordonnée par lui, que le préjudice allégué n'était pas de ceux qu'il lui appartient d'apprécier, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, — il doit néanmoins statuer sur les frais de cette expertise, que la demande a rendue nécessaire. — Renvoi devant le conseil de préfecture* (*).

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du conseil de préfecture de la Sarthe du 27 février 1880, renvoyant les sieurs Bertaud et Davous devant le Ministre des Travaux Publics pour être statué sur les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé à l'occasion de la demande d'indemnité par eux formée à raison de la perte d'un bateau qui a sombré dans la Sarthe; — Ce faisant, attendu qu'à raison des circonstances qu'a relevées ladite expertise, le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent; qu'il aurait dû, en même temps, statuer sur les frais d'expertise; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour le règlement desdits frais;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le conseil de préfecture, saisi par les sieurs Bertaud et Davous d'une demande d'indemnité à raison de la perte d'un bateau qui a sombré dans la Sarthe, a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si le préjudice dont se plaignaient lesdits sieurs Bertaud et Davous avait pour cause l'exécution d'un travail public; que l'expertise à laquelle il a été procédé a démontré que le préjudice résultant de la perte dudit bateau n'était pas de la nature de ceux qu'il appartient au conseil de préfecture d'apprécier en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que si, dans ces circonstances, le conseil de préfecture de la Sarthe s'est, avec raison, déclaré incompétent pour connaître de la réclamation des sieurs Bertaud et Davous, il n'en devait pas moins statuer sur les frais de l'expertise que ceux-ci avaient rendue nécessaire, et qu'il y a lieu, en l'état, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué sur lesdits frais... (Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué sur les frais d'expertise. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(*) Voir arrêt analogue 30 avril 1875, compagnie du chemin de fer du Nord, *Ann.* 1877, p. 717.

(N° 371)

[1er avril 1881.]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. Alignement donné et suivi. — Refus de restituer une bande de terrain. — Pas de contravention. — (Sieur Siramy.) — *Le propriétaire riverain d'un chemin de grande communication, qui a construit un mur de clôture conformément à l'autorisation du Préfet, ne commet pas une contravention en résistant à l'injonction qui lui est faite de restituer une bande de terrain que l'Administration prétend avoir été usurpée sur la voie publique* (*). — (*Recours du sieur Siramy... contre un arrêté du 2 juillet 1879, par lequel le Conseil de préfecture de l'Allier l'a condamné à restituer au chemin de grande communication n° 4 une bande de terrain qu'il aurait usurpée dans la traverse de la commune de Montmarault, par la construction d'un mur de clôture; — Ce faisant, attendu que le requérant s'est exactement conformé aux conditions des arrêtés d'alignement rendus par le Préfet de l'Allier, le 1er juin 1875 et le 15 janvier 1878, le renvoyer des fins du procès-verbal de contravention dressé contre lui le 30 janvier 1879.*)

Vu le mémoire en défense présenté par le Préfet de l'Allier, représentant les communes intéressées au chemin de grande communication n° 4... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que, si le sieur Siramy s'est exactement conformé à l'alignement qui lui a été délivré pour la construction de son mur de clôture, il n'a passé avec la commune de Montmarault aucun acte pour l'acquisition du terrain détaché de la voie publique par les arrêtés d'alignement;

Vu la loi du 29 floréal an X et celle du 9 ventôse an XIII;

Considérant qu'aux termes du procès-verbal ci-dessus visé, le sieur Siramy était poursuivi pour avoir commis une anticipation sur la largeur du chemin de grande communication n° 4, par la construction d'un mur de clôture; qu'il résulte des procès-verbaux de récolement en date du 9 juin 1876 et du 15 janvier 1879, et n'est pas contesté qu'en construisant le mur dont s'agit, le sieur Siramy s'est exactement conformé aux prescriptions des arrêtés d'alignement rendus à cet effet par le Préfet de l'Allier le 1er juin 1875 et le

(*) Voir une décision analogue en matière de routes nationales, 14 novembre 1879. Bretault, *Ann.* 1881, p. 206 et la note.

15 janvier 1878; que, dans ces circonstances, le sieur Siramy est fondé à soutenir qu'il n'a pas commis d'anticipation... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 372)

[1er avril 1881.]

Travaux publics. — Article 30 *du cahier des clauses et conditions générales de* 1866. — *Marché pour l'entretien d'une route.* — *Augmentation de plus d'un sixième.* — *Résiliation.* — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Vigneau.) — *En l'absence de toute disposition du cahier des charges spécial à l'entreprise et du devis, qui déroge aux dispositions de l'article* 30 *du cahier des clauses et conditions générales, cet article s'applique à un marché passé pour l'entretien d'une route nationale aussi bien qu'à tous autres travaux publics exécutés pour le compte de l'État.* — *Rejet de l'objection basée par le Ministre sur la nature essentiellement variable de ces sortes de travaux, qui ne peuvent être l'objet que d'une évaluation approximative.* — *Décidé en conséquence que l'excédent de plus d'un sixième sur les estimations portées au bordereau, pour le montant total des dépenses, autorisait l'entrepreneur à demander la résiliation du marché* (*). *Mais l'augmentation doit être calculée d'après le montant des travaux adjugés pour toute la période du marché, et non d'après le montant des travaux exécutés pendant une seule année.*

Vu le recours formé par le Ministre des Travaux Publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 24 janvier 1879

(*) Le Ministre des Travaux Publics émettait un avis opposé dans le pourvoi : l'article 30 du cahier des clauses et conditions générales, disait-il, n'est pas applicable aux travaux d'entretien. En effet, les travaux s'exécutent dans des conditions spéciales, ils sont adjugés sur série de prix et ne comportent pas, comme les travaux neufs, un chiffre de dépense qui puisse être déterminé d'avance. Le montant des dépenses autorisées est arrêté chaque année par un conseil local (article 6 de l'ordonnance du 10 mai 1829), et c'est le Préfet (décret du 25 mars 1852, tableaux D, § 16) qui fixe la répartition définitive des crédits affectés à chaque route, sans se préoccuper d'une autre question que des besoins constatés et essentiellement variables des différentes parties de la route. Dans ces conditions on comprend que les indications portées au bordereau de prix des entreprises d'entretien ne peuvent être données qu'à titre de renseignements et n'ont d'autre but que d'établir approximativement la somme que l'Administration est en mesure de consacrer annuellement à la route ou portion de route faisant l'objet du devis.

par lequel le consei de préfecture de la Gironde, sur la demande de résiliation du sieur Vigneau, décédé ultérieurement, de son vivant entrepreneur des travaux d'entretien d'une portion de la route nationale n° 132, a prononcé la résiliation de ladite entreprise par application de l'article 30 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics, pour augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux;

Ce faisant, attendu que l'article 30 précité ne serait pas applicable au marché, soit à raison de la nature des travaux essentiellement variables qui en faisaient l'objet, soit à raison de dispositions particulières du cahier des charges; attendu, d'autre part, que le montant des travaux faits, rabais déduit, n'atteignait pas, au jour de la demande de résiliation, le montant des dépenses prévues augmentées d'un sixième, sans rabais; décider que la résiliation ne sera prononcée pour valoir les effets de droit, que du jour du décès du sieur Vigneau, survenu ultérieurement;

Vu le mémoire en défense des héritiers du sieur Vigneau... tendant au rejet du recours du Ministre des Travaux Publics avec dépens, attendu, d'une part, qu'aucune disposition du cahier des charges ne contient de dérogation à l'article 30 des clauses et conditions générales, expressément applicables au marché; attendu, d'autre part, que la masse des travaux a dépassé de plus d'un sixième, ainsi que le constate l'arrêté attaqué, les estimations portées au devis;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes de l'article 30 du cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics, et applicables au marché du sieur Vigneau, en cas d'augmentation dans la masse des travaux, l'entrepreneur est tenu d'en continuer l'exécution jusqu'à concurrence d'un sixième en sus du montant de l'entreprise, mais qu'au delà de cette limite il a droit à la résiliation de son marché; que, d'une part, l'Administration ne justifie d'aucune disposition particulière du cahier des charges spécial et du devis du sieur Vigneau qui ait pu avoir pour effet de déroger à la prescription de l'article 30 précité, et que d'autre part, il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas même contesté que les travaux exécutés par le sieur Vigneau, lors de sa demande de résiliation, d'après les prix portés au bordereau, excédaient de plus d'un sixième les estimations portées au même bordereau pour le montant total des dépenses de l'entreprise; qu'il suit de là que le Ministre des Travaux Publics n'est pas fondé à demander la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture de la Gironde qui

a prononcé la résiliation de l'entreprise du sieur Vigneau par application de l'article 30 précité, pour augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux... (Recours rejeté. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 373)

[1er avril 1881.]

Travaux publics. — Mise en régie. — Acceptation d'un nouvel entrepreneur. — Cautionnement. — (Sieur et dame Rond.) — *L'arrêté par lequel un préfet accepte la substitution d'un nouvel entrepreneur aux adjudicataires primitifs ne peut pas, en l'absence du consentement de ceux-ci, avoir pour effet d'affecter à la garantie de l'entreprise du substitué le cautionnement fourni en vue de la première entreprise* (*).

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour les sieur et dame Rond... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté rendu le 12 novembre 1879 par le conseil de préfecture du Pas-de-Calais, dans la disposition par laquelle il a rejeté leur demande tendant à être déclarés libérés du cautionnement par eux fourni en vue de l'entreprise du deuxième lot du chemin de fer de Béthune à Abbeville dont le sieur Delphieux était adjudicataire;

Ce faisant, attendu que, par arrêté du 2 décembre 1873, le Préfet du Pas-de-Calais a substitué le sieur Picard au sieur Delphieux; que si cet arrêté porté que le cautionnement fourni par le sieur Delphieux restera affecté à la garantie de l'entreprise, cette disposition, prise en dehors des requérants et qui ne leur a même pas été notifiée, n'a pu avoir pour effet d'affecter, sans leur consentement, à l'entreprise du sieur Picard le cautionnement qu'ils avaient consenti en vue de celle du sieur Delphieux, les déclarer libérés dudit cautionnement, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il soit fait droit aux conclusions des requérants, attendu

---

(*) Cette solution est conforme au principe posé par l'article 2015 du Code civil, aux termes duquel le cautionnement ne se présume pas, doit être exprès et ne peut s'étendre au delà des limites dans lesquelles il a été contracté. C'est la formule des anciens auteurs : *Fidejussio est strictissimi juris et non extenditur de persona ad personam, de re ad rem, de tempore ad tempus.*

que l'arrêté par lequel le sieur Picard a été substitué au sieur Delphieux, et qui ne leur a pas été notifié, n'a pu, sans leur aveu, les engager comme caution du nouvel entrepreneur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, ainsi que le reconnaît d'ailleurs le Ministre des Travaux Publics, l'arrêté en date du 2 décembre 1873, par lequel le Préfet du Pas-de-Calais a déclaré le sieur Picard substitué au sieur Delphieux pour l'exécution du deuxième lot du chemin de fer de Béthune à Abbeville, n'a pu avoir pour effet d'affecter à la garantie de l'entreprise du sieur Picard, sans le consentement des sieur et dame Rond, le cautionnement fourni par lesdits sieur et dame Rond en vue de l'entreprise du sieur Delphieux... (Arrêté réformé en tant qu'il a déclaré que le cautionnement fourni par le sieur et la dame Rond en vue de l'entreprise du sieur Delphieux resterait affecté à la garantie de l'entreprise du sieur Picard. Dépens supportés par l'État.)

(N° 374)

[1er avril 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Qualité pour réclamer. — (Ville de Charolles.) *— Lorsqu'un propriétaire a aliéné sa propriété postérieurement aux dommages que lui a causés l'exécution de travaux publics, l'acquéreur n'a pas qualité pour réclamer une indemnité à raison de ce même dommage, si aucune clause spéciale de l'acte de vente ne lui fait cession du droit à indemnité qui s'était ouvert au profit de son vendeur* (*).

Vu la requête... pour la ville de Charolles... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, avec toutes conséquences de droit et dépens, un arrêté du 4 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire a ordonné une expertise sur une demande en indemnité formée contre ladite ville par le sieur Laison pour dommages causés par des travaux de voirie à un immeuble sis dans ladite ville;

Ce faisant, attendu que les travaux de voirie auxquels des dom-

---

(*) Voir 30 janvier 1880, Pichard, *Ann.* 1880, p. 1122 et le renvoi. — En effet, un immeuble est généralement vendu tel qu'il se poursuit et comporte au moment de la vente, et le prix est présumé, sauf déclaration contraire, avoir été fixé d'après l'état de choses alors existant.

mages sont attribués ont été exécutés en 1876; que le sieur Laison n'est devenu propriétaire de l'immeuble qui fait l'objet de sa réclamation qu'en 1877, et qu'il ne justifie pas avoir acquis de son vendeur le droit à indemnité qui aurait pu s'ouvrir au profit de ce dernier lors de l'exécution des travaux; que, dès lors, il était sans qualité pour réclamer une indemnité, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise sur sa demande;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que le sieur Laison a, par requête du 18 mai 1878, demandé au conseil de préfecture une indemnité à raison des dommages causés à un immeuble dont il était propriétaire à Charolles par des travaux de voirie qui auraient eu pour effet, en abaissant le sol de la voie publique, de gêner les accès de sa maison et de déchausser le mur de soutènement de son jardin;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Laison ne s'est rendu acquéreur de la propriété dont il s'agit qu'en 1877, postérieurement à l'exécution des travaux de voirie sur lesquels il se fonde, et qui ont été exécutés et achevés en 1876; que, depuis son acquisition il n'a pas été effectué, par la ville de Charolles, de travaux qui aient occasionné de dommage à la propriété possédée par le sieur Laison, et que celui-ci n'allègue pas avoir acquis de son vendeur, par une clause spéciale de l'acte de vente, le droit à indemnité qui se serait ouvert au profit de ce dernier et par suite de l'exécution des travaux faits en 1876; que, dès lors, il était sans qualité pour réclamer une indemnité devant le conseil de préfecture, et que c'est à tort que l'arrêté attaqué a ordonné une expertise pour évaluer le préjudice causé à sa propriété par les travaux de la ville de Charolles; qu'il y a lieu d'annuler ledit arrêté... (Arrêté annulé. Dépens à la charge du sieur Laison.)

(N° 375)

[1er avril 1881.]

Travaux publics. — Dommages causés par l'exhaussement d'une rue. — Plus-value résultant de l'amélioration de la voie. — Appréciation exacte par le conseil de préfecture. — Rejet. — (Commune de Combronde contre sieur et dame Clostre-Aubert.)

Vu le recours... pour la commune de Combronde... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 avril 1878, par

lequel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme l'a condamnée à payer aux époux Clostre-Aubert une indemnité de 1902f,39 plus 100 francs de dommages-intérêts et les frais d'expertise, pour la réparation du préjudice qui aurait été causé à la maison des époux Clostre-Aubert par l'exhaussement de la rue du Château;

Ce faisant, attendu que l'évaluation à 1902f,39, faite par les experts, de l'indemnité due aux époux Clostre-Aubert, ne repose pas sur une base admissible; qu'en effet, les experts ont recherché quelle somme serait nécessaire pour relever d'un mètre environ toute la maison dont s'agit, alors qu'il y avait lieu seulement de fixer la somme nécessaire pour rétablir les accès de la maison; qu'en outre, le rapport des experts ne fait pas ressortir la plus-value à attribuer à la maison par suite des travaux d'amélioration de la voie; que la commune de Combronde fait d'ailleurs aux époux Clostre-Aubert l'offre d'établir à ses frais un escalier sur la voie publique, au devant de la porte de leur maison; annuler l'arrêté attaqué et mettre les dépens et les frais d'expertise à la charge des époux Clostre-Aubert;

Vu les observations présentées en défense pour les époux Clostre-Aubert... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que leur maison se trouve en contre-bas de la rue de près d'un mètre; que l'espace compris entre la maison et le remblai de la rue est constamment envahi par les eaux; que le rez-de-chaussée de la maison est presque inhabitable à raison de son humidité; que les experts ont fixé l'indemnité en tenant compte de la plus-value donnée à l'immeuble par les travaux d'amélioration de la voie; que l'offre de la commune d'établir un escalier à ses frais est à la fois tardive et insuffisante et que son pourvoi doit, dès lors, être rejeté;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que la commune de Combronde n'établit pas qu'en fixant à 1902f,39 l'indemnité à allouer aux époux Clostre-Aubert, le conseil de préfectnre ait fait une appréciation inexacte, tant du dommage causé à l'immeuble par les travaux d'exhaussement de la rue du Château que de la plus-value qu'il a pu recevoir de l'amélioration de la voie publique; que, dès lors, il y a lieu de rejeter le pourvoi dirigé par la commune de Combronde contre l'arrêté du conseil de préfecture... (Requête rejetée. Requérante condamnée aux dépens.)

(N° 376)

[1er avril 1881.]

Voirie (Grande). — *Contravention.* — *Canal d'irrigation.* — *Empiètement.* — *Annulation de procès-verbaux par le conseil de préfecture.* — *Recours des parties non recevable.* — (Sieur Yvert, liquidateur judiciaire de la société des eaux de Nîmes.) — *Lorsqu'un conseil de préfecture, ayant été saisi par le Préfet, comme en matière de grande voirie, d'une prétendue contravention (empiètement sur les dépendances d'un canal d'irrigation), — a prononcé l'annulation des procès-verbaux dressés contre l'auteur de l'empiètement, la société concessionnaire du canal ou ses représentants n'ont pas qualité pour se pourvoir devant le Conseil d'État contre l'arrêté du conseil de préfecture. — La poursuite des contraventions n'appartient qu'à l'autorité publique* (*)

Vu la requête présentée pour le sieur Yvert... tendant ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 2 octobre 1879, par lequel le conseil de préfecture du Gard a déclaré nuls deux procès-verbaux dressés contre le sieur Curnier pour avoir empiété sur les dépendances du canal d'irrigation du Pouzin à Nîmes;

Ce faisant, attendu que la société concessionnaire avait qualité, sinon pour poursuivre les contraventions reprochées au sieur Curnier, tout au moins pour intervenir sur les poursuites intentées par le Préfet, et au fond que ces contraventions sont incontestables, soit parce que le Préfet, en autorisant le sieur Curnier, par arrêté du 6 mai 1879, à exécuter certains travaux, a porté atteinte aux droits de la société concessionnaire, soit parce que le sieur Curnier ne s'est pas renfermé dans les limites de l'autorisation, condamner ledit sieur Curnier à l'amende et à la démolition des ouvrages par lui exécutés, subsidiairement renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué sur la légalité de l'arrêté préfectoral du 6 mai 1879;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant que le conseil de préfecture du département du Gard a été saisi par le Préfet, comme en matière de grande voirie, des procès-verbaux ci-dessus visés; que l'action en répression des

(*) Voir 28 mai 1880, Yvert, *Ann.* 1881, p. 1103.

contraventions n'appartient qu'à l'autorité publique et que dès lors le sieur Yvert n'a pas qualité pour déférer au Conseil d'État l'arrêté, en date du 2 octobre 1879, par lequel le conseil de préfecture a statué sur lesdits procès-verbaux... (Rejet.)

(N° 377)

[8 avril 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Association syndicale. — Curage. — Taxes. — (Sieur Belton) — *Demande en décharge motivée sur ce que l'association syndicale n'aurait pas été légalement constituée. — Rejet. L'association a été fondée en* 1861 : *depuis cette époque le recouvrement de taxes a eu lieu sans réclamations de la part du demandeur, qui a fait volontairement et sans réserve partie de l'association : rejet* (*). — (*Recours contre un arrêté du* 6 *février* 1874, *par lequel le conseil de préfecture de Loir-et-Cher a rejeté ses demandes en décharge des taxes auxquelles il a été imposé, en* 1868 *et en* 1873, *pour le curage de la rivière du Cosson, sur les rôles du syndicat du Val-de-Loire; — Ce faisant, attendu que les terrains appartenant au sieur Belton ne sont pas exposés aux inondations du Cosson, dont ils sont éloignés de plus de* 600 *mètres; que le décret du* 9 *septembre* 1861, *qui a constitué une association syndicale pour le curage du Cosson, n'a pas été suivi des enquêtes prescrites par l'article* 29 *dudit décret; que, si des enquêtes avaient eu lieu antérieurement, elles n'avaient pas été accompagnées de publications et d'affiches, et qu'ainsi les propriétaires intéressés n'ont pas été mis en mesure de protester contre l'état de répartition des dépenses; que, si le sieur Belton a acquitté sans opposition les taxes qui lui ont été imposées en* 1863, 1865 *et* 1867, *ce fait ne faisait pas obstacle à ce qu'il pût réclamer pour les années suivantes, les années étant distinctes en matières de taxes assimilées aux contributions directes.*)

Vu la délibération du 20 décembre 1876, prise par la commission syndicale du Val-de-Loire, et tendant au rejet du pourvoi par les motifs invoqués dans l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture et dans les mémoires précédemment produits par le syndicat;

Vu le décret du 9 septembre 1861, constitutif de l'association syndicale du Val-de-Loire;

(*) Voir 23 février 1877, Roca, *Ann.* 1877, p. 1412.

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Considérant que l'association syndicale du Val-de-Loire a été constituée par décret du 9 septembre 1861 ; que, depuis cette époque, le recouvrement des taxes a eu lieu comme en matière de contribution directe ; qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu que le sieur Belton a payé sans opposition les cotisations qui ont été mises à sa charge en 1863, 1865 et 1867 ; qu'il suit de là que le sieur Belton a fait partie volontairement et sans réserves de l'association ; que, dès lors, il n'est pas recevable à soutenir que l'association a été illégalement constituée et que les terrains lui appartenant ne devaient pas être compris dans ladite association, et à demander, par ces motifs, la décharge des taxes qui lui ont été imposées pour les années 1868 et 1873... (Rejet.)

(N° 378)

[13 avril 1881.]

Travaux publics. — Décompte. — Travaux dans un port. — Expertise. — (Sieur Boistelle.) — *Expertise. — Dans les contestations contre l'État et les entrepreneurs au sujet de l'exécution de travaux publics, l'expertise n'étant pas obligatoire, l'article* 56 *de la loi du* 16 *septembre* 1807, *aux termes duquel l'ingénieur en chef est tiers expert de droit, n'est pas applicable. — En conséquence, est annulé un arrêté du conseil de préfecture rendu après une expertise dans lequel l'ingénieur en chef avait été désigné comme tiers expert de droit et n'avait pas prêté serment. — Renvoi devant le conseil de préfecture — Procédure. — Délai du recours. — La dépêche d'un préfet annonçant à une partie que sa réclamation devant le conseil de préfecture est rejetée ne fait pas courir le délai du recours au Conseil d'État, quand elle ne contient que la reproduction du dispositif de l'arrêté. — Pour qu'il y ait notification régulière, il faut que la partie reçoive copie textuelle de l'arrêté* (*).

Vu la requête... pour le sieur Boistelle... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, un arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure, rendu le 27 décembre 1880, entre lui et l'État, et qui a condamné l'État à payer au requérant la somme de 1 368f,74 comme solde des travaux par lui exécutés pour la construction

---

(*) Rapport Roussel, 12 décembre 1871, p. 277.

d'un môle et de divers travaux de défense à l'entrée du chenal de Lauzières, avec intérêts de ladite somme et aux dépens ;

Ce faisant, attendu que ledit arrêté a été rendu à la suite d'une tierce expertise irrégulière, le tiers expert n'ayant pas été désigné par le conseil de préfecture, par ces motifs, annuler ledit arrêté, renvoyer les parties à ce qu'il soit procédé à une nouvelle expertise, au fond et dans le cas où le conseil évoquerait l'affaire, allouer au requérant les conclusions par lui prises devant le conseil de préfecture et condamner l'État aux intérêts et aux dépens ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi par le motif qu'il aurait été formé plus de trois mois après la notification de la décision attaquée ; qu'en effet, il résulte d'un procès-verbal du maire de Boulogne ci-dessous visé que le sieur Boistelle a reçu notification dudit arrêté le 10 avril 1879, et qu'il ne s'est pourvu que le 15 octobre suivant, c'est-à-dire après l'expiration du délai fixé par le décret du 22 juillet 1806 ;

Vu la lettre du 4 janvier 1879 par laquelle le Préfet de la Charente-Inférieure charge le Préfet de la Seine de notifier au sieur Boistelle, habitant à cette époque Boulogne, la décision attaquée ; ensemble le procès-verbal dressé le 10 avril 1879 par le maire de Boulogne et par lequel il déclare avoir notifié ce jour même au sieur Boistelle la lettre du Préfet de la Charente-Inférieure, ladite lettre et ledit procès-verbal enregistrés comme ci-dessus le 8 avril 1880 ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Boistelle... tendant à l'admission du recours par ce motif qu'il n'est pas justifié que le sieur Boistelle ait reçu notification régulière avant le 15 juillet 1880 ;

Vu le décret du 22 juillet 1806, la loi du 16 septembre 1807, le décret du 12 juillet 1865 ;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le pourvoi aurait été formé après l'expiration du délai de trois mois fixé par le décret ci-dessus visé du 22 juillet 1806 :

Considérant qu'il est soutenu au nom de l'État que la notification de l'arrêté attaqué aurait été faite par une lettre du Préfet de la Charente-Inférieure en date du 4 janvier 1879, laquelle a été remise au sieur Boistelle le 10 avril suivant, d'après certificat du maire de Boulogne-sur-Seine, et que, par conséquent, le pourvoi formé seulement le 15 octobre doit être déclaré non recevable ;

Considérant que cette lettre, qui ne constituerait une notification régulière que si l'arrêté y avait été inséré textuellement et dans toute sa teneur, ne contient que la reproduction du dispositif dudit

arrêté; qu'elle ne peut donc servir de point de départ au délai et que d'autre part le sieur Boistelle n'ayant eu copie régulière de l'arrêté que le 15 juillet 1879, son pourvoi enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 15 octobre suivant a été formé en temps utile;

Sur les conclusions du sieur Boistelle tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué pour irrégularité de la tierce expertise :

Considérant que dans les contestations qui s'élèvent entre l'État et les entrepreneurs, à raison de l'exécution de travaux publics, l'expertise n'est pas obligatoire et que, dans le cas où une expertise est ordonnée, l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 qui dispose que le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef n'est pas applicable;

Considérant que, dans l'expertise ordonnée par l'arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure du 27 avril 1877, l'ingénieur en chef a été désigné comme étant de droit tiers expert conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 et n'a pas préalablement prêté serment;

Considérant qu'avant les opérations de la tierce expertise, le sieur Boistelle a déclaré s'opposer par toutes les voies de droit à ce que l'ingénieur en chef fût tiers expert; que, dans ces circonstances, le sieur Boistelle est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué à raison de l'irrégularité de la tierce expertise;

En ce qui touche la demande du sieur Boistelle tendant à ce que le bénéfice de ses conclusions au fond devant le conseil de préfecture lui soit alloué :

Considérant que l'instruction ne permet pas de statuer dès à présent au fond; que le sieur Boistelle doit être renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué sur sa réclamation après que par un tiers expert autre que l'ingénieur en chef, qui a déjà donné son avis en qualité de tiers expert, les différents chefs de la demande du sieur Boistelle auront été vérifiés... (Arrêté annulé comme ayant statué sur une expertise irrégulière. Renvoi devant le conseil de préfecture pour qu'il y soit statué sur la demande en 14 639f,95 pour solde de travaux de construction du môle et des travaux de protection de la côte de Lauzières après qu'il aura été procédé à une expertise régulière. L'État supportera les dépens exposés par le sieur Boistelle.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 379)

[10 juin 1882.]

Tableau indiquant les modifications survenues dans le personnel des agents inférieurs.

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes de la circulaire du 18 juillet 1879, vous devez adresser chaque mois à l'Administration un tableau indiquant les modifications survenues pendant le mois précédent dans le personnel des employés secondaires, éclusiers, gardes de navigation et autres agents inférieurs. Il doit être produit un exemplaire de ce tableau pour chacun des départements sur lesquels s'étend votre service.

Cette dernière prescription m'a paru avoir perdu de son utilité. Il suffira à l'avenir que vous adressiez à l'Administration un seul état pour tous les départements sur lesquels s'étend votre service, à la condition d'indiquer dans la colonne (résidence) le département dans lequel réside l'agent dénommé dans le tableau de mutation.

Je vous rappellerai à cette occasion que ces états doivent me parvenir avant le 8 de chaque mois.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. Varroy.

(N° 380)

[20 juin 1882.]

Routes nationales. — Etat de décomposition des dépenses d'entretien. — Classification de certains articles spéciaux. — Instructions.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'examen des états de décom-

position des dépenses d'entretien des routes nationales m'a donné lieu de remarquer que de nombreuses divergences se sont produites entre les différents services, pour l'inscription, dans telle ou telle colonne des tableaux A,B,C, des frais relatifs à certains articles spéciaux qui, en raison de leur multiplicité et de leur peu d'importance, ne pouvaient figurer explicitement dans les en-têtes desdits tableaux. Tels sont : l'entretien des plantations, l'arrosage, l'enlèvement des neiges, la réparation des éboulements, les achats de matériel, l'éclairage des souterrains, le chauffage des refuges, les frais de tournée des ingénieurs, des agents et des chefs cantonniers, le curage des égouts, les frais d'expérience sur la qualité des matériaux et les comptages.

Afin d'obtenir de la part de tous les services une uniformité complète dans la rédaction des tableaux de décomposition, il m'a paru utile de classer d'une façon définitive les dépenses spéciales dont il s'agit et d'adopter pour ce classement les dispositions suivantes :

L'entretien des plantations devra être porté à la colonne 20 du tableau C, intitulé : *Entretien des ouvrages d'art, trottoirs, etc.*; il en sera de même pour le curage des égouts.

Les frais de tournée des ingénieurs, conducteurs et employés temporaires entreront dans les *frais généraux;* mais le temps passé en tournée par les cantonniers-chefs sera compté comme travail de cantonnier et réparti entre les différentes mains-d'œuvre exécutées sur les routes.

Les dépenses pour les expériences sur la qualité des matériaux, pour les comptages et autres recherches statistiques figureront également dans les *frais généraux*.

Quant aux autres articles énumérés plus haut : arrosage, enlèvement des neiges, réparation des éboulements, achat de matériel, éclairage des souterrains, chauffage des refuges, ce sont des dépenses spéciales à chaque route et qui ne constituent pas des frais généraux; en les répartissant dans celles des autres catégories dont elles se rapprochent, on risquerait d'altérer les moyennes de ces dernières. Il m'a paru plus rationnel de dédoubler la colonne 21 du tableau C en deux colonnes, 21 et 21 *bis;* la première, intitulée *dépenses diverses*, comprendra les articles ci-dessus détaillés, la seconde sera réservée aux *frais généraux* proprement dits.

J'ajoute toutefois que, provisoirement et jusqu'à épuisement des imprimés qui peuvent exister dans vos bureaux, il suffira d'indiquer dans la colonne d'observations de quelle façon se divise la somme

portée en bloc dans la colonne 21 de la formule actuellement en usage.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. Varroy.

(N° 381)

[22 juin 1882.]

Routes nationales. — Permissions de grande voirie. — Pose de conduites d'eau et de gaz. — Instructions.

Monsieur le Préfet, j'apprends que des particuliers ont été autorisés à établir dans plusieurs villes, sous le sol des routes nationales, des canalisations pour faire concurrence aux compagnies concessionnaires de la fourniture d'eau ou de l'éclairage au gaz. Ces autorisations ont donné lieu à de vives protestations de la part desdites compagnies, qui prétendent que de semblables permissions, contraires au droit et à l'équité, portent atteinte au privilège dont elles jouissent et ne sauraient être accordées sans exposer l'Administration au reproche de favoriser une concurrence préjudiciable aux intérêts bien entendus des populations et des villes.

Me plaçant au point de vue des principes, je crois devoir rappeler, Monsieur le Préfet, qu'en concédant un monopole d'éclairage ou d'alimentation d'eau, les villes ne peuvent engager que leurs droits et que le privilège accordé ne s'étend pas au domaine de la grande voirie. L'Administration conserve donc sa pleine et entière liberté d'action à l'égard des demandes en autorisation de poser des tuyaux de conduite qui peuvent lui être adressées.

Je reconnais toutefois qu'il peut y avoir, dans certains cas, des inconvénients à permettre l'établissement de canalisations pour faire concurrence aux compagnies concessionnaires de l'éclairage au gaz ou de la fourniture d'eau. L'Administration ne doit pas, en effet, paraître se prêter à ce que des tiers, sur lesquels ne pèse aucune des charges imposées aux sociétés privilégiées, puissent compromettre l'économie des conventions passées entre elles et les villes.

Il convient d'ailleurs de remarquer que les permissions de poser des conduites d'eau ou de gaz sortent de la catégorie des permis-

sions ordinaires de grande voirie concernant les riverains des routes. Ces dernières n'ont pour objet que des intérêts absolument privés, tandis que les premières affectent des intérêts généraux et peuvent apporter des entraves à la circulation, en raison de la fréquence des remaniements de chaussée qu'entraîne nécessairement la multiplicité des canalisations.

J'estime donc, Monsieur le Préfet, que, dans ces sortes d'affaires, il y a lieu d'agir avec la plus grande circonspection et de réserver à l'Admiuistration supérieure le soin de statuer sur les demandes présentées par les compagnies rivales des sociétés concessionnaires. En conséquence, lorsque vous serez saisi de demandes semblables, vous voudrez bien me les adresser, avec votre avis, celui de MM. les ingénieurs et une délibération du conseil municipal faisant connaître s'il consent ou non à ce que la permission réclamée soit accordée.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. Varroy.

PERSONNEL.

(N° 382)

Juin 1882.

I. — INGÉNIEURS.

1° RETRAITE.

M. Jacqmin, ingénieur en chef de 1re classe. né le 30 mai 1820 est admis à la retraite. . . . Date d'exécution 30 *mai* 1882.

M. Jacqmin prend le titre d'inspecteur général honoraire.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *mai* 1882. — M. **Defosse,** ingénieur de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée est chargé, à la résidence de Valence, des fonctions d'ingénieur ordinaire du service d'études et travaux de la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes (section de Crest au ruisseau de Valcroisant, en remplacement de M. **Chatel**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

M. Defosse et les agents placés sous ses ordres continueront d'être payés par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui comprendra cette dépense dans les frais que l'État aura à lui rembourser.

27 *idem*. Les lignes composant les services d'études et travaux et de contrôle des travaux de chemins de fer actuellement confiés à M. **Margot**, ingénieur en chef, mis en congé renouvelable, à dater du 1er juin, sont réparties comme il suit entre MM. les Ingénieurs en chef **Guinard** et **Koziorowicz**;

1° Études et travaux des lignes de Moutiers à Albertville et de Moutiers à Aoste par le petit Saint-Bernard.

M. Guinard, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, déjà chargé du service ordinaire du département de la Savoie et d'un service de contrôle de chemins de fer.

1° I. Études et travaux des lignes d'Annecy à Albertville, la Roche à Cluses et à Chamounix.

II. Contrôle des travaux des lignes de Thonon à Annemasse, d'Annemasse à Collonges et de Thonon à Saint-Gingolp.

M. Koziorowicz, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, déjà chargé du service ordinaire de la Haute-Savoie.

3 *juin*. — M. Véron-Duverger, inspecteur général de 1ʳᵉ classe en disponibilité avec les deux tiers de son traitement, est chargé d'une mission ayant pour objet l'étude de l'organisation des travaux publics en Belgique et en Hollande, et des conditions dans lesquelles ces travaux s'exécutent dans chacun de ces États.

Cette mission portera plus spécialement sur les points suivants :

De l'organisation du personnel chargé des travaux publics ;

Des projets, de leur rédaction et de leur approbation ;

Des marchés, de leurs conditions, de leur forme, de leur sanction ;

Des travaux, du contrôle et de la surveillance auxquels ils sont soumis ;

Des dépenses, de leur constatation, de leur règlement, de leur payement ;

Des ouvrages, de leur réception ;

De la compétence en matière de dommages et de contestations.

Pendant la durée de sa mission, M. Véron-Duverger recevra le traitement de son grade.

Idem. — M. Travelet, ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, chargé, à la résidence de Dijon, du 4ᵉ arrondissement du service du canal de la Marne à la Saône, est chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement Nord du service du canal du Rhône au Rhin, en remplacement de M. Barrand, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. Galliot, ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, chargé, à la résidence de Saint-Amand, du service ordinaire de l'arrondissement Sud du département du Cher et du 1ᵉʳ arrondissement du service du canal de Berry, est chargé, à la résidence de Dijon, du 4ᵉ arrondissement du service du canal de jonction de la Marne à la Saône, en remplacement de M. Travelet, appelé à un autre service.

5 *juin.* — **M. Lancrenon**, ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé renouvelable au service de la compagnie des chemins de fer de l'Est, est chargé du 2e arrondissement (ligne de Révigny à Saint-Dizier) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**, dont est actuellement chargé M. **Küss**, ingénieur ordinaire de 2e classe.

M. **Lancrenon** résidera à Châlons-sur-Marne.

Il continuera d'être payé par la compagnie de l'Est, qui comprendra cette dépense dans les frais que l'État aura à lui rembourser. Il est toujours considéré comme étant en congé renouvelable.

6 *juin.* — La ligne de Brienne à Sorcy, par Joinville et Gondrecourt, réunie par arrêté du 25 avril 1882 au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**, formera le 7e arrondissement du service.

M. **Küss**, ingénieur ordinaire de 2e classe, déjà chargé, dans le département de la Meuse, du service ordinaire de l'arrondissement de Bar-le-Duc, est chargé en outre de l'arrondissement ci-dessus créé.

9 *idem.* — **M. Guillemain**, inspecteur général de 2e classe, chargé du 6e arrondissement d'inspection, est relevé, sur sa demande, des fonctions de professeur du cours de procédés généraux de construction à l'École des Ponts et Chaussées.

M. **Guillemain** continuera d'ailleurs d'être chargé, à la même école, du cours de navigation.

Idem. — Les six arrondissements d'ingénieur ordinaire entre lesquels sont réparties les lignes de chemins de fer confiées à M. l'ingénieur en chef **Demouy** porteront les numéros suivants :

1er arrondissement :

Ligne d'Hirson à Amagne.

M. **Beyer**, ingénieur de la compagnie des chemins de fer de l'Est faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Rethel.

2e arrondissement :

Lignes de Mézières à la ligne d'Hirson à Amagne et de la ligne de Mézières à Hirson par Rocroy à la frontière belge.

M. **Gaunin**, ingénieur auxiliaire à Vitry-le-François.

3e arrondissement :

Ligne de Provins à Esternay.

M. **Montarou**, ingénieur ordinaire à Provins.

4e arrondissement :

Ligne de Laon à Château-Thierry (section d'Armentières à Basoches) archives de la ligne de Soissons à Rethel.

M. **Doërr**, ingénieur ordinaire à Soissons.

5e arrondissement :

Ligne de Reims à Dun.

M. **Bracard**, chef de section principal faisant fonctions d'ingénieur ordinaire.

6e arrondissement :

Ligne de Brie-Comte-Robert à Ozouër-le-Voulgis.

N....., ingénieur de la compagnie des chemins de fer de l'Est faisant fonctions d'ingénieur ordinaire.

17 *juin.* — Un service spécial est créé pour les études et travaux relatifs à la rectification du tracé du chemin de fer stratégique de Nancy à Vézelise et à Mirecourt (section de Nancy à Pont-Saint-Vincent).

Ce service est réuni aux attributions de M. **Marx**, ingénieur en chef à Nancy.

19 *idem.* — M. **Grandidier**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Jean de Maurienne et attaché à la 4e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Chambéry, vacant par suite du départ de M. **Leroux**.

Idem. — M. **Tarbé de Saint-Hardouin**, inspecteur général de 1re classe, membre de la commission des routes nationales, est nommé président de la même commission, en remplacemen de M. **Graëff**, admis à la retraite.

M. **Tarbé de Saint-Hardouin** est remplacé numériquement dans la commission par M. **Lechalas**, inspecteur général de 2e classe.

Idem. — M. **Tarbé de Saint-Hardouin**, membre de la commission des formules, est nommé président de la même commission, en remplacement de M. **Graëff**, admis à la retraite.

M. **Tarbé de Saint-Hardouin** est remplacé numériquement comme membre de la commission, par M. **Lagrange**, inspecteur général de 2e classe.

Idem. — M. **Planchat**, inspecteur général de 1re classe, est nommé membre de la commission chargée d'examiner les différents

systèmes de moteurs applicables aux voitures de tramways, en remplacement de M. **Graeff**, admis à la retraite.

Dans sa séance du 18 avril dernier, le conseil général du Doubs a décidé que les routes départementales seraient déclassées et que ce service cesserait d'être confié aux ingénieurs des Ponts et Chaussées à dater du 1er janvier 1883.

Dans sa séance du 19 avril 1882, le conseil général de la Creuse a décidé que le service des routes départementales cesserait d'être confié aux ingénieurs des Ponts et Chaussées à dater du 1er janvier 1883.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs les candidats déclarés admissibles, savoir :

20 *mai* 1882. — M. **Lesaint**, Ardennes, service du canal des Ardennes.

Idem. — M. **Renoux**, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Bourdon**, Nord, service maritime.

27 *mai.* — M. **Grolleau**, Indre, service des études et travaux du chemin de fer de Châteauroux à Montluçon.

Idem. — M. **Lerebours**, Nord, service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Laget**, Basses-Alpes, service des études et travaux des chemins de fer d'Apt à Volx et d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx.

Idem. — M. **Marty**, Haute-Garonne, service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Lombez.

Idem. — M. **Reymond**, attaché au 2e bureau de la division du contrôle des comptes des compagnies et de la statistique des chemins de fer (Administration centrale).

30 *mai.* — M. **Hanoy**, Sarthe, service des études et travaux des chemins de fer de Mamers à Mortagne, etc.

Idem. — M. **Barazier**, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean Pied-de-Port.

Idem. — M. **Carrière**, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à la Bastide.

3 *juin.* — M. **Bonnet**, Orne, service des études et travaux des chemins de fer d'Alençon à Domfront.

10 *juin.* — M. **Caron**, Loire-Inférieure, service des études et travaux du chemin de fer de Nantes à Segré.

Idem. — M. **Flandé** (Henri), Basses-Pyrénées, service ordinaire.

17 *juin.* — M. **le Conte**, Sarthe, service des études et travaux du chemin de fer de Sablé à Sillé-le-Guillaume.

Idem. — M. **Brégère**, Creuse, service des études et travaux du chemin de fer de Montluçon à Eygurande.

Idem. — M. **Lantier**, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Avallon.

19 *juin.* — M. **Raveaud**, Loir-et-Cher, service ordinaire.

20 *juin.* — M. **Hennebicque**, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Vidal**, Lozère, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

2 *juin.* — M. **Pellard**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Yonne, est détaché au service vicinal du même département pour remplir les fonctions d'agent voyer cantonal.

17 *juin.* — M. **Vignard**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, est détaché au service du Ministère de l'Agriculture pour être employé aux travaux hydrauliques du département de la Haute-Garonne.

3° CONGÉ.

10 *juin.* — M. **Dutilh**, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, est mis en congé sans traitement pendant six mois.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

27 *mai* 1882. — M. **Haurie**, conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Caisse générale du Travail et de l'Épargne, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Fournié.

1er *juin.* — M. **Sellié**, conducteur de 3e classe au service des études et travaux des chemins de fer de Marmande à Casteljaloux, dans le département de Lot-et-Garonne, est mis en congé renouve-

lable et autorisé à entrer au service de la compagnie des eaux de Constantinople.

17 *juin*. — M. **Lavenue**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de l'Indre, est mis en congé renouvelable et autorisé à accepter les fonctions d'architecte de la ville du Blanc.

Idem. — M. **Aché**, conducteur de 2e classe au service maritime du département de la Gironde, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la compagnie des eaux de Constantinople.

5° DISPONIBILITÉ.

8 *juin*. — M. **Périsse**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle et au service des études et travaux du chemin de fer de Baccarat à Badouviller, est mis en disponibilité pour raisons de santé jusqu'au 1er septembre 1883, époque à laquelle il comptera cinquante ans d'âge et pourra être admis à la retraite.

6° DÉMISSIONS.

27 *mai*. — Est acceptée la démission de M. **Balland**, conducteur de 3e classe au service des études et travaux des chemins de fer de Mortagne à Laigle, etc., dans le département de l'Orne.

5 *juin*. — Est acceptée la démission de M. **Lauvernay**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de l'Indre.

7° RETRAITE.

	Date d'exécution.
3 *juin*. — M. **Daigremont**, conducteur principal en disponibilité dans le département du Nord.	1er *mai* 1882.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Pouquet**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département du Cher.	24 *février* 1882.
M. **Combettes**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de l'Aude. . . .	26 *avril* 1882.
M. **Lebel**, conducteur de 2e classe au service de la navigation de l'Aisne.	23 *mai* 1882.
M. **Colombier**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or. . .	25 *mai* 1882.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *mai.* — M. **Valois**, conducteur de 4° classe attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers à Bressuire, dans le département des Deux-Sèvres, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Quéroy à Nontron.

27 *mai.* — M. **Riou**, conducteur de 4° classe, attaché au service d'études et travaux des chemins de fer du département du Finistère, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — MM. **Ourgant** et **Mataly**, conducteurs de 4° classe, attachés au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lanteirès**, passent du département du Lot dans celui de Tarn-et-Garonne (même service).

30 *mai.* — M. **Rosaire**, conducteur principal attaché au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges, est chargé, dans le département de l'Aisne, à la résidence de Soissons, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Menche de Loisne** et attaché en outre au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord.

Il remplira les fonctions d'ingénieur.

1er *juin.* — M. **Bize**, conducteur de 2° classe attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, passe au service ordinaire du département des Landes.

2 *juin.* — M. **Fortier**, conducteur de 4° classe, attaché, dans le département des Ardennes, au service des études et travaux du chemin de fer de Soissons à Rethel, passe dans le département de Seine-et-Marne, au service des études et travaux du chemin de fer de Provins à Esternay.

Idem. — M. **Le Natail**, conducteur de 4° classe au service des études et travaux du chemin de fer de Carentan à Carteret, passe dans le département des Côtes-du-Nord, au service des études et travaux du chemin de fer du Centre de la Bretagne.

Idem. — M. **Boulanger**, conducteur de 3° classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux des lignes de Port-de-Piles à Preuilly et de Preuilly à Tournon, passe dans le département de la Vienne au même service.

3 *juin.* — M. **Henry**, conducteur de 4° classe, attaché au service des études et travaux des chemins de fer d'Alençon à Domfront, etc., dans le département de l'Orne, passe dans le département de la

Manche, au service des études et travaux du chemin de fer de Carentan à Carteret.

5 *juin.* — M. **Estorge**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département d'Alger, passe au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — M. **Lhombral**, conducteur de 4e classe, démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

9 *juin.* — M. **Huguet**, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché dans le département de la Seine au service des études et travaux du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac.

10 *juin.* — M. **Beuchot**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. **Deillon**, conducteur de 4e classe attaché au service du canal de Bourgogne dans le département de la Côte-d'Or, passe dans le département du Doubs, au service des études et travaux du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse.

17 *juin.* — M. **Pelletier**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, passe au service du canal maritime de la Basse-Loire, même département.

Idem. — M. **Apffel**, conducteur de 3e classe, attaché au service de la 4e section du canal de l'Est, dans le département des Vosges, passe au service du canal de Dombasle à Saint-Dié, même département.

Idem. — M. **Saint-Alary**, conducteur de 2e classe, attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, dans le département de la Gironde, est attaché en outre au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Idem. — MM. **Plénard**, conducteur de 2e classe, et **Bauzy**, conducteur de 4e classe, attachés, dans le département de la Côte-d'Or, au service des études et travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne, passent dans le département de Saône-et-Loire, même service.

19 *juin.* — M. **Decrooy**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de l'Oise, passe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

19 *juin.* M. **Duzan**, conducteur de 3e classe au service des chemins de fer de Mont-de-Marsan à Roquefort, nommé percepteur

des contributions directes cesse de faire partie des cadres des conducteurs.

19 *juin.*— M. **Paviot**, conducteur de 3e classe, attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Guéméné à la Chapelle-sur-Erdre, dans le département de la Loire-Inférieure, passe au service du canal de la Basse-Loire (même département).

Idem. — M. **Rouffi**, conducteur de 3e classe, attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Port-Sainte-Marie à Riscle, dans le département de Lot-et-Garonne, passe au service ordinaire du département du Lot.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

3839 — Paris. Imp. LALOUX fils et GUILLOT, 7, rue des Canettes.

LOIS

(N° 383)

[3 avril 1882.]

Loi concernant l'éclairage électrique des côtes de France et l'installation de signaux sonores.

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux à faire pour l'éclairage électrique des côtes de France et pour l'installation de signaux sonores, conformément au programme présenté par l'inspecteur général, directeur du service central des phares, dans son rapport du 27 janvier 1880, et aux avis de la commission des phares et du Conseil général des Ponts et Chaussées, en date des 4 décembre 1880 et 3 mars 1881.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 8 millions de francs, sera imputée sur les ressources générales du budget ordinaire de chaque exercice.

. . . .

(N° 384)

[4 avril 1882.]

Loi qui ouvre au Ministre de la Marine et des Colonies, sur l'exercice 1882, un crédit pour les travaux des chemins de fer du Sénégal.

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre de la Marine et des Colonies, sur l'exercice 1882, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires, un crédit de 7 458 785 francs, sous la rubrique : Chapitre VI. — Chemins de fer du Sénégal.

Art. 2. — Seront provisoirement imputés sur les ressources de la dette flottante les payements effectués sur les crédits ouverts par l'article précédent.

Une loi ultérieure déterminera le mode d'emprunt destiné à pourvoir définitivement à ces dépenses.

. . . .

DÉCRETS.

(N° 385)

[23 octobre 1881.]

Rectification de la route départementale n° 1 (Drôme).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 1, d'Andance à Rives, dans la côte de Rapon (Drôme), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par une ligne bleue sur le plan annexé au présent décret.

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et des bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 386)

[25 octobre 1881.]

Établissement du chemin de fer d'Angers à la Flèche. — Prise de possession de terrains.

Décret du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'Angers à la Flèche, de plusieurs parcelles de terrains non bâtis sises au territoire des communes de Seiches, la Chapelle Saint-Laud et Lesigne (Maine-et-Loire), lesdites parcelles indiquées sur les états et figurées par des teintes roses sur les plans annexés au présent décret.

(N° 387)

[25 octobre 1881.]

Affectation d'un terrain au port de Boulogne (Pas-de-Calais).

Décret du Président de la République française portant affectation au service des Ponts et Chaussées, pour être incorporé dans les dépendances du port de Boulogne (Pas-de-Calais), du terrain de l'ancien corps de garde de la douane situé à Châtillon, près Boulogne, et indiqué par une teinte jaune sur le plan annexé au présent décret.

(N° 388)

[2 novembre 1881.]

Rectification de la route départementale n° 3 (Aube).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 3, de Tonnerre à Brienne-le-Château, à la sortie du village de Thieffrain (Aube), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée à l'encre rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 389)

[9 novembre 1881.

Construction d'un bas port sur la rive gauche du Rhône, à Vienne (Isère).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'un bas port sur la rive gauche du Rhône, à Vienne (Isère), conformément aux dispositions de l'avant-projet et des avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date des 23 décembre 1880 et 7 septembre 1881.

2° La convention passée, en 1877, entre l'État et la ville de Vienne est maintenue. La ville versera le complément de la subvention de 25 000 francs promise par la délibération du conseil municipal du 13 mars 1877, et fournira les remblais jusqu'à concurrence de la quantité prévue dans le projet approuvé le 15 mars 1877.

Le surplus de la dépense, montant à 360 000 francs, suivant le détail estimatif de l'avant-projet, sera imputé sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour travaux d'amélioration du Rhône, en vertu de la loi du 13 mai 1878.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux n'a pas eu lieu dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 390)

[19 janvier 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général des mines et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et l'avis du Conseil géneral des Ponts et Chaussées des 20 octobre 1880, 2, 19 et 26 octobre et 2 et 9 novembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un atelier pour la réparation des wagons à la gare de Villeneuve-Saint-Georges-triage, présenté le 4 février 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 170 688f,00

LIGNE DE SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet d'établissement d'une voie de communication à la gare de Saint-Germain des Fossés, présenté le 29 juillet 1881, avec un détail estimatif arrêté, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 1 750 00

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ETIENNE.

Projet d'installation de nouvelles machines aux ateliers d'Oullins, présenté le 4 août 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 3 549 00

LIGNE D'AUXERRE A NEVERS ET A CERCY-LA-TOUR.

Projet d'addition d'une voie de débord et d'un pont à bascule à la gare d'Urzy, présenté le 27 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 13 300 00

LIGNE DE CLERMONT A MONTBRISON.

Projet d'établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Saint-Julien la Vêtre, présenté le 2 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 155 000 00

Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la gare d'Aulnat, présenté le 19 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 7 800 00

LIGNE DE BRIOUDE A ALAIS.

Projet d'établissement d'une grue de chargement à plateau de 6 tonnes à la gare de Luc, présenté le 20 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 7 500 00

LIGNE DE CAVAILLON A GAP.

Projet d'agrandissement de la salle d'attente de la gare de Sisteron, présenté le 26 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	4 250f,00

LIGNE DE DIJON A IS-SUR-TILLE.

Projet de construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs et de remaniements divers à la gare de Dijon-Porte-Neuve, présenté le 2 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	16 500 00
Dépenses d'établissement de la seconde voie sur la ligne de Dijon à Is-sur-Tille.	1 325 000 00

LIGNE DE GRAY A BESANÇON.

Projet d'établissement d'un pont à bascule de vingt tonnes, avec appareil de calage, à la gare d'Émagny, présenté le 3 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 200 00

LIGNE DE VESOUL A BESANÇON.

Projet de construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs à la gare de Miserey, présenté le 22 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à	5 500 00
Total.	1 714 037f,00

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans es projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 391)

[10 février 1882.]

Établissement du canal de l'Oise à l'Aisne. — Prise de possession de terrains.

Décret du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du canal de

l'Oise à Aisne, de plusieurs parcelles de terrains non bâties sises au territoires des communes d'Anizy-le-Château et de Pinon (Aisne), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur les plans parcellaires annexés au présent décret.

(N° 392)

[11 février 1882.]

Passage d'eau de la Marne entre Créteil et Saint-Maur. Approbation de tarif.

DÉCRET du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception du droit de péage au passage d'eau de la Marne, entre Créteil et Saint-Maur, département de la Seine.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, les magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau sur la Marne, entre Créteil et Saint-Maur.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne, femme ou enfant au-dessus de sept ans, non chargée ou chargée d'un poids de 5 myriagrammes, 5 centimes, ci. 0f.05

Pour denrées ou marchandises d'un poids de 5 myriagrammes, 5 centimes, ci. 0 05

Pour chaque myriagramme excédant, 1 centime, ci. 0 01

Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Les instruments aratoires ne seront soumis à aucun droit.

Le batelier sera tenu de passer sans délai, lorsque la totalité de la recette qui lui sera due d'après le tarif ou qui lui sera assurée par les passagers réunis s'élèvera :

1° Pour une ou plusieurs personnes, à 20 centimes, ci. 0 20

2° Pour chaque personne allant de la rive du cours d'eau aux bateaux à vapeur stationnant près du passage, et *vice versa*, à 10 centimes, ci. . 0 10

Les passeurs dont les bacs sont situés à proximité d'une gare ou station de chemin de fer sont astreints à se tenir en vue du passage des trains, de manière que les voyageurs puissent franchir le cours d'eau sans perdre de temps.

Les fermiers des passages établis dans le voisinage des stations ou gares de

chemins de fer seront tenus de passer, même avant le lever et après le coucher du soleil, toute personne qui se présentera le matin une demi-heure avant le passage du premier convoi du chemin de fer, et le soir une demi-heure avant le passage du dernier convoi.

Dans le temps des hautes eaux, le payement des droits sera doublé.

Les eaux seront réputées hautes quand elles atteindront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur établi sur la rive de contre-halage.

Le passage sera interdit quand la rivière charriera des glaçons et dans le temps de débâcle.

Les bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

Art. 2. — Exemption d'usage :

(N° 393)

[22 février 1882.]

Établissement du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac. — Prise de possession de terrain.

Décret du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac, de plusieurs parcelles de terrains non bâties sises communes de Bugeat, Pérols et Ambrugeat (Corrèze), lesdites parcelles indiquées sur les états et figurées par des teintes roses sur les plans parcellaires annexés au présent décret.

(N° 394)

[6 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 7, 14 et 21 décembre 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet de pavage et d'assainissement du quai à bestiaux, et d'installation de deux grues hydrauliques à la gare de la Chapelle, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	30 352f,00
Projet d'installation d'un poste d'enclenchements *Saxby* et *Farmer*, et d'amélioration du magasin général à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	29 120 00
Projet d'agrandissement du bureau du chef d'atelier à la station d'Ermont, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à	672 00
Projet d'agrandissement de la remise des machines et de construction d'un nouveau dortoir, à la gare de Beaumont; présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	36 176 00
Projet d'installation de signaux et enclenchements du système *Saxby* et *Farmer* à la gare de Douai, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	32 144 00
Projet d'installation du *block-system* entre les bifurcations de Notre-Dame et de Saint-Saulve, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	84 000 00
Projet de déplacement de la bifurcation d'Auby, d'installation de deux postes d'enclenchements *Saxby*, d'allongement d'une voie de manœuvre, de pose d'une plaque tournante et d'établissement d'un empierrement à la gare du pont de la Deûle, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à	82 880 00
Projet de rachat d'une voie de la société asturienne, à la gare du pont de la Deûle, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 991 00
Projet de revision de signaux et enclenchements à l'extrémité nord de la gare de Fives, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	11 200 00
Projet d'agrandissement général de la gare de Saint-Sauveur, à Lille, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	2 691 748 00

LIGNE DE PARIS A CREIL PAR CHANTILLY.

Projet de travaux de voie à la station d'Ory-la-Ville, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 472f,00
Projet d'installation d'une prise d'eau à la gare de Chantilly, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	672 00
Projet de substitution d'une plaque tournante de 4m,20 à une plaque de 3m,40 à la halte de Saint-Maximin, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	918 00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'amélioration de l'accès de la station de Verberie-Longueil, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 192 00
Projet d'établissement d'une passerelle pour piétons à la gare de Compiègne, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à.	17 920 00
Projet de pose de deux voies et de deux plaques tournantes de 3m,40 dans le chantier de l'atelier des voitures, à la gare de Tergnier, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 584 00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de pose d'une voie pour desservir le dépôt des matériaux de voie à la gare d'Abbeville, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	11 088 00
Projet d'installation d'une guérite-lampisterie à la station de Noyelles, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	672 00
Projet de pose et de modification de voies à la station d'Hesdigneul, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à..	36 512 00
Projet d'installation d'un magasin pour colis et de substitution d'une plaque tournante de 4m,80 à une plaque de 4m,20 à la gare de Boulogne, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	2 085 00

LIGNE DE NOYELLES A SAINT-VALERY.

Projet d'installation d'une bascule pour les expéditions de marée, à la gare de Saint-Valery, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	1 568 00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'allongement de deux voies de garage à la station de Billy-Montigny, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	29 792f,00
TOTAL.	3 113 756f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 395)

[6 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général des mines et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 7 et 21 décembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux a exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE D'AVIGNON A MIRAMAS.

Projet d'agrandissement de la gare de Salon, présenté le 8 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	61 600f,00
Projet d'établissement d'une annexe au bâtiment des voyageurs à la gare de Lamanon, présenté le 26 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	4 700 00

LIGNE D'ALAIS AU POUZIN.

Projet de modification et d'établissement de voies à la gare du Pouzin, présenté le 15 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	15 000 00

LIGNE DE NICE A LA FRONTIÈRE.

Projet d'allongement des trottoirs des voies 1 et 2 à la gare de Villefranche, présenté le 22 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	23 100 00
Ensemble.	481 400f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 397)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie

du chemin de fer du Nord et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 8 juin, 12 et 26 octobre, 9, 16, 23 et 30 novembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet de construction d'un nouveau local pour le service des bureaux ambulants de la poste à la gare de Paris, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à.	75 600f,00
Projet d'installation d'un bureau de visiteurs, d'une grue hydraulique, de bouches d'incendie pour pompes à vapeur et de prises d'eau pour la désinfection des wagons-écuries à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à..	25 592 00
Projet de substitution d'un passage inférieur au passage à niveau du chemin de grande communication n° 5, dit *du Landy*, présenté le 6 novembre 1880 et dont le détail estimatif, en date du 30 septembre 1881, s'élève à.	543 840 00
Projet d'amélioration et d'agrandissement des installations du service des visiteurs, de construction d'une lampisterie et d'allongement des chemins de roulement de deux treuils à la gare de la Plaine-Saint-Denis, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à.	25 760 00
Projet d'allongement du chemin de roulement de la grue *Nepveu* à la station d'Enghien, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à..	1 042 00
Projet d'installation du *block-system* entre Ermont et Creil, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à	234 080 00
Projet de construction d'une maison de garde au passage à niveau du chemin de Saint-Prix, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à..	5 360 00
Projet d'établissement d'un magasin à paille à la gare d'Arras, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	1 820 00
Projet de substitution de deux plaques tournantes de 4m,20 à des plaques de 3m,40 à la gare de Vitry, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à.	1 848 00
Projet d'amélioration du service des voyageurs et du service des marchandises à la même gare, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	50 400 00
Projet de pose et de modification de voies à la gare de Tour-	

coing, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à. 5 696f,00

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet de construction d'un abri pour les paniers à finances à la gare de Beauvais, présenté le 30 avril 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 2 912 00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'amélioration de la chaussée de la cour des marchandises, de prolongement du quai de droite et de pose d'une traversée oblique à la gare d'Abbeville, présenté le 30 avril 1881, avec un détail estimatif arrêté à. 12 152 00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet de modification de la distribution du bâtiment des voyageurs et de construction d'une lampisterie à la station de Billy-Montigny, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à. 1 434 00

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'installation du *block-system* entre la gare de la Madeleine et la bifurcation du Lion-d'Or, présenté le 31 mars 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 7 557 00

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet de pose d'une voie de garage en impasse à la station de Bohain, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 24 304 00

Projet de pose de persiennes aux fenêtres de logements d'agents à la station de Busigny, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 1 075 00

Projet de construction d'un bureau particulier pour le chef de section à la gare de Maubeuge, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à. 700 00

LIGNE DE VALENCIENNES A AULNOYE.

Projet d'installation de deux postes d'aiguilleurs du système *Saxby* et *Farmer* et de l'éclairage au gaz à la gare du

Quesnoy, présenté le 28 février 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 35 840f,00

Total. 852 992f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 398)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux projetés sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, susvisé ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ces projets ont été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 30 novembre et 14 décembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE D'AGEN A TARBES.

Projet d'établissement d'un pont à bascule à la station de Layrac, présenté le 8 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 3 360f,00

LIGNE DE BOUSSENS A SAINT-GIRONS.

Projet d'allongement du quai découvert à la gare de Saint-Girons, présenté le 2 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à..	6 160f,00
Ensemble.	9 520f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 23 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement econnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 399)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 16 novembre et 21 décembre 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'allongement des voies de garage à la station de Cadaujac, présenté le 2 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . .	13 440f,00
Projet de travaux divers à exécuter dans la station de Coursan, tels que : élargissement de la plate-forme sur le côté droit du chemin de fer, pose d'une nouvelle voie 3 *bis*, allongement du quai découvert, etc., présenté le 23 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	94 684 00
Ensemble.	108 124f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 400)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ces projets ont été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 7 et 26 décembre 1881 et 4 janvier 1882;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE MONT-DE-MARSAN A TARBES.

Projet d'agrandissement de la gare de Mont-de-Marsan, présenté le 15 janvier 1881, avec un détail estimatif arrêté, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	83 835f,54
LIGNE DE TOULOUSE A BAYONNE.	
Projet d'amélioration de l'alimentation d'eau à la gare de Toulouse-Matabiau, présenté le 3 novembre 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	9 725 00
LIGNE DE BOUSSENS A SAINT-GIRONS.	
Projet d'allongement de la halle aux marchandises à la gare de Mazères-sur-le-Salat, présenté le 8 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	11 984 00
Ensemble.	105 544f,55

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 25 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 401)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie

des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 7 et 26 décembre 1881 et 4 janvier 1882;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE ET DE NARBONNE A PERPIGNAN.

Projet d'établissement de trois voies de garage à la gare de Narbonne, présenté le 21 novembre 1881, avec détail estimatif montant à. . . .	120 400f,00

LIGNE DE MORCENX A MONT-DE-MARSAN.

Projet d'agrandissement de la gare de Mont-de-Marsan, présenté le 15 janvier 1881, avec un détail estimatif arrêté, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	85 855 55

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'amélioration de l'alimentation d'eau à la gare de Toulouse-Matabiau, présenté le 3 novembre 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	19 431 00
ENSEMBLE.	225 686f,55

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 402)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Est à l'effet d'obtenir que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1881 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle les projets précités ont été soumis, notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 et 21 décembre 1881 ;

Vu le décret du 28 mars 1881 (*), lequel approuve, notamment, un projet d'installation du *block-system* sur la ligne de Paris à Avricourt, entre Noisy-le-Sec et Meaux, et autorise l'imputation de la dépense, évaluée à 49 280 francs, au compte complémentaire de premier établissement des lignes de l'ancien réseau ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A AVRICOURT.

Projet d'installation du *block-system* entre Noisy-le-Sec et Meaux, présenté le 3 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . .	65 000f,00
Projet d'allongement de cinq voies du parc aux tenders dans les ateliers d'Epernay, présenté le 28 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	47 500 00
Projet d'allongement des voies de garage III et VI, à la station de Loxéville, présenté le 15 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	35 000 00
Projet d'établissement de deux voies de garage IX et XII à la station de Varangéville, présenté le 15 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à..	119 000 00
ENSEMBLE.	266 500f,00

(*) *Annales* 1881, p. 735.

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être définitivement portées audit compte.

Art. 2. — Est rapporté le décret du 28 mars 1881, dans celles de ses dispositions qui approuvent le projet d'installation du *block-system* entre Noisy-le-Sec et Meaux, présenté le 26 mai 1880, avec un détail estimatif rectifié montant à 49 280 francs, et autorisant l'imputation de cette dépense au compte de 40 millions de francs.

. . . .

(N° 403)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Est à l'effet d'obtenir que des travaux à exécuter sur son nouveau réseau pour l'installation d'appareils électro-sémaphoriques sur la partie de la ligne de Paris à Vincennes et à Brie-Comte-Robert comprise entre la gare de la Bastille et Sucy-en-Brie, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées (troisième section) du 2 novembre 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A VINCENNES ET A BRIE-COMTE-ROBERT.

Projet d'installation d'appareils électro-sémaphoriques entre la gare de la Bastille et Sucy-en-Brie, présenté le 23 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 76 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées définitivement audit compte.

. . . .

(N° 404)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve diverses dépenses à faire par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la demande présentée, le 24 septembre 1881, par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'imputer au compte supplémentaire de premier établissement de son ancien et de son nouveau réseau, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875, une dépense de 960 000 francs à faire pour l'acquisition de cinq machines locomotives-tenders et de cent fourgons;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été soumise, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées (troisième section) du 7 décembre 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'acquisition de cinq machines locomotives-tenders et de cent fourgons, conformément au détail estimatif présenté par elle le 24 septembre 1881 et montant à 960 000 francs.

Ces dépenses seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 405)

[20 mars 1882.]

Décret qui modifie celui du 24 novembre 1880 portant organisation du Comité consultatif des chemins de fer.

Le Président de la République française,

Vu l'article 2 du décret du 24 novembre 1880 (*), aux termes duquel le Comité consultatif des chemins de fer comprend deux représentants du Ministère de l'Agriculture et du Commerce et, comme membres de droit appartenant au Ministère des Travaux Publics :

Le directeur général des chemins de fer,

Le directeur de l'exploitation des chemins de fer,

Le directeur des routes et de la navigation,

Le directeur du cabinet et du secrétariat ;

Vu les modifications apportées à l'organisation de l'Administration de l'Agriculture et du Commerce et de l'Administration centrale du Ministère des Travaux Publics ;

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le Ministère de l'Agriculture et le Ministère du Commerce auront chacun un représentant dans le Comité consultatif des chemins de fer.

Sont membres de droit de ce comité :

Le directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics ;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines au Ministère des Travaux Publics ;

Le directeur du personnel et du secrétariat au Ministère des Travaux Publics ;

(*) *Annales* 1881, p. 494.

Le chef de la division de l'exploitation des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

Art. 2. — Deux auditeurs au Conseil d'État sont adjoints au Comité consultatif des chemins de fer; ils rempliront les fonctions de rapporteur pour les affaires de minime importance, avec voix consultative.

Ils seront nommés par arrêté ministériel.

. . . .

(N° 406)

[20 mars 1882.]

Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics;

Vu la loi du 11 juin 1880 (*), relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, et notamment l'article 16, ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique déterminera :

« 1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour « établir les recettes et les dépenses annuelles;

« 2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution « de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'État, le « département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part « revenant à l'État, au département, aux communes ou aux inté- « ressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le pro- « duit net de l'exploitation; »

Vu l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 8 février 1881 et les lettres du Ministre des Finances en date des 25 juillet et 24 décembre 1881;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi susvisée est fixé dans les conditions ci-après et dans les limites du maximum prévu par les actes de concession, à moins qu'il n'ait été fixé à forfait par une stipulation expresse.

(*) *Annales* 1880, p. 870.

Ce capital comprend toutes les sommes que le concessionnaire justifie avoir dépensées dans un but d'utilité, pour l'exécution des travaux de construction proprement dits, l'achat du matériel fixe et d'exploitation, le parachèvement de la ligne après sa mise en exploitation, la constitution du capital-actions, l'émission des obligations, les intérêts des capitaux engagés pendant la période assignée à la construction par l'acte de concession ou jusqu'à la mise en exploitation, si elle a lieu avant le délai fixé. Il peut être augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant ladite période de construction.

Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations ne sont admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum spécialement stipulé dans l'acte de concession.

Art. 2. — Tout concessionnaire de chemin de fer d'intérêt local ou de tramway subventionné doit remettre au Préfet du département, dans un délai de quatre mois à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, le compte détaillé des dépenses de premier établissement qu'il a faites jusqu'à ce jour.

Il présente, avant le 31 mars de chaque année, un compte supplémentaire de celles qu'il peut être autorisé à ne faire qu'après a mise en exploitation pour le parachèvement de la ligne ; mais, en tout cas, le compte de premier établissement doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière.

Dans le cas où l'acte de concession a prévu que le capital de premier établissement pourrait être successivement augmenté, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée, et pendant un certain délai, pour travaux complémentaires, tels que : agrandissements de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage, le concessionnaire doit, chaque année, avant le 31 mars, présenter un compte détaillé des dépenses qu'il a ainsi faites pendant l'année précédente, en vertu d'une autorisation spéciale et préalable donnée par le Ministre des Travaux Publics, quand l'État a consenti à garantir ce capital complémentaire, et par le Préfet, dans les autres cas.

Art. 3. — Avant le 31 mars de chaque année, le concessionnaire remet au Préfet du département un compte détaillé, établi d'après ses registres, et comprenant, pour l'année précédente :

1° Les produits bruts, de toute nature, de l'exploitation ;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation, à moins que ces frais

n'aient été déterminés à forfait par l'acte de concession ou par un acte postérieur.

Le compte d'entretien et d'exploitation ne peut comprendre aucune dépense d'établissement ni aucune dépense pour augmentation du matériel roulant.

Art. 4. — Le Ministre des Travaux Publics détermine, après avoir pris l'avis du Ministre des Finances, les justifications que le concessionnaire doit produire à l'appui de ces différents comptes, dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

Art. 5. — Les comptes ainsi produits par le concessionnaire sont soumis à l'examen d'une commission instituée par le Ministre des Travaux Publics et composée ainsi qu'il suit :

Le Préfet ou le secrétaire général délégué, *président ;*

Un membre du conseil général du département, ou du conseil municipal, si la concession émane d'une commune, ledit membre désigné par le conseil auquel il appartient ;

Un Ingénieur de Ponts et Chaussées ou des Mines, désigné par le Ministre des Travaux Publics ;

Un fonctionnaire de l'Administration des Finances, désigné par le Ministre des Finances.

La commission désigne elle-même son secrétaire ; s'il est pris en dehors de son sein, il n'a que voix consultative.

Le président a voix prépondérante en cas de partage.

Dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, il est institué une commission spéciale pour chaque département. Ces commissions peuvent se réunir et délibérer en commun, si la concession a été faite conjointement par les conseils généraux de ces départements, par application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871 ; la présidence appartient au Préfet du département que la ligne traverse dans la plus grande longueur.

Art. 6. — Le concessionnaire est tenu de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter, au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège de l'entreprise, soit dans les gares, stations ou bureaux de la ligne.

Art. 7. — La commission adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, au Ministre des Travaux Publics, qui les examine après les avoir communiqués au Ministre des Finances.

Si cet examen ne révèle pas de difficultés, ou si les modifications jugées nécessaires sont acceptées par le Ministre des Finances, le département, les communes et le concessionnaire, le Ministre des Travaux Publics arrête définitivement le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi du 11 juin 1880.

Il est procédé de la même manière pour arrêter annuellement le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes, et, lorsqu'il y a lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation.

Art. 8. — Lorsqu'il n'y a pas accord entre l'État, le département ou la commune et le concessionnaire, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à une commission supérieure instituée par le Ministre des Travaux Publics, et composée d'un conseiller d'État, président, et de six membres, dont trois au choix du Ministre des Finances.

Un ou plusieurs secrétaires sont attachés à la commission par arrêté du Ministre des Travaux publics; ils ont voix délibérative dans les affaires dont ils sont rapporteurs.

Le président a voix prépondérante en cas de partage.

La commission adresse son rapport au Ministre des Travaux Publics, qui statue après avoir pris l'avis du Ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 9. — En présentant son compte annuel, le concessionnaire peut demander une avance sur la somme qui lui sera due à titre de subvention.

Le montant de l'avance est déterminé par le Ministre des Travaux Publics, sur le rapport de la commission locale, après communication au Ministre des Finances.

Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que cette avance a été trop considérable, le concessionnaire devra rembourser immédiatement l'excédent au Trésor, au département ou à la commune, avec les intérêts à 4 p. 100 par an.

Art. 10. — La comptabilité de tout cessionnaire subventionné est soumise à la vérification de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus aux commissions de contrôle par l'article 6 du présent décret.

Art. 11. — Dans le cas où l'État n'a pris aucun engagement et où l'entreprise de chemin de fer ou de tramway est subventionnée

seulement par un département ou par une commune, il est procédé à l'examen et au règlement des comptes dans les mêmes formes; mais les attributions conférées au Ministre des Travaux Publics par les articles 4, 5, 7 et 9 sont exercées par le Préfet, sans qu'il soit besoin de consulter le Ministre des Finances.

Lorsqu'une des parties conteste le compte arrêté par le Préfet, l'article 8 est applicable.

Art. 12. — Si la subvention est donnée par le département ou la commune, en capital, en terrains, en travaux, ou sous toute autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en annuités au taux de 4 p. 100, pour l'application des articles 13 et 36 de la loi, aux termes desquels l'État ne peut subvenir pour partie aux insuffisances annuelles qu'à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou la commune.

Art. 13. — La subvention à allouer pour l'année de la mise en exploitation de la ligne sera calculée, d'après les bases indiquées dans les articles 13 et 36 de la loi susvisée, au prorata du temps écoulé depuis le jour de l'ouverture de la ligne jusqu'au 31 décembre suivant.

Art. 14. — Chaque loi ou décret par lequel l'État s'engage à subventionner un chemin de fer d'intérêt local ou un tramway, fixe le maximum de la charge annuelle qui peut résulter pour le Trésor de l'application des articles 13 ou 36 de la loi susvisée, de manière que le montant réuni de ces maxima ne dépasse, en aucun cas, la somme de 400 000 francs fixée par l'article 14 pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Art. 15. — Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 407)

[23 mars 1882.

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que des travaux projetés

sur son ancien réseau, pour la modification des voies et du mode d'alimentation de la gare de Castelnaudary (ligne de Bordeaux à Cette) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 4 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ledit projet a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 17 février 1877 et 7 janvier 1882;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément au projet suivant :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet de modification de voies et du mode d'alimentation de la gare de Castelnaudary, présenté le 18 décembre 1876, avec un détail estimatif montant à. 156 397f,57

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 408)

[31 mars 1882].

Décret portant nomination des membres de la Commission chargée de préparer le travail de revision du décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique, et des règlements ministériels à l'appui.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 31 janvier 1878, créant une Commission chargée de la revision du décret du 31 mai 1862 (*), sur la comptabilité publique ;

Vu les décrets des 18 novembre 1879, 15 décembre 1879, 25 fé-

(*) *Annales* 1862, p. 284.

vrier 1880, 26 avril 1880, 28 octobre 1880, 15 décembre 1880, 9 avril 1881 et 18 mai 1881, qui ont modifié la composition de la Commission précitée;

Sur le rapport du Ministre des Finances,

Décrète :

Art. 1[er]. — La Commission chargée de préparer le travail de revision du décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique, et des règlements ministériels à l'appui, est composée ainsi qu'il suit :

MM. *de Roussy*, conseiller d'État, directeur général de la comptabilité publique au Ministère des Finances, *président;*

Briatte, conseiller maître à la Cour des comptes;

Adenis de la Rozerie, conseiller référendaire de première classe à la Cour des comptes;

Pichault de la Martinière, conseiller référendaire de première classe à la Cour des comptes;

Féron, conseiller référendaire de deuxième classe à la Cour des comptes;

Marques dit Braga, maître des requêtes au Conseil d'État;

Harmand, inspecteur général des finances;

Durier, chef de la division de la comptabilité et des pensions au Ministère de la Justice;

De Taillandier, comptable général des services des Cultes;

Brédif, chef de la division de la comptabilité au Ministère des Affaires étrangères;

Gilbert le Guay, conseiller d'État, directeur de l'Administration départementale et communale au Ministère de l'Intérieur;

Rousseau, directeur du secrétariat et de la comptabilité au Ministère de l'Intérieur;

Pallain, directeur du contentieux, de l'inspection générale, de la statistique, de l'ordonnancement et du contrôle des Administrations financières au Ministère des Finances;

Gay, directeur du mouvement général des fonds, au Ministère des Finances;

Thiboust, directeur de la dette inscrite au Ministère des Finances;

Couder, directeur adjoint de la comptabilité publique au Ministère des Finances;

Chazal, caissier-payeur central du Trésor public;

De Marcillac, payeur central de la dette publique;

Lecler, conseiller d'État, directeur général de l'enregistrement, des domaines et du timbre ;
Ruau, directeur général des monnaies et médailles ;
Dufrayer, conseiller d'État, directeur général des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations ;
Bergon, directeur du matériel et de la construction au Ministère des Postes et des Télégraphes ;
De Panafieu, directeur du contrôle et de la comptabilité au Ministère de la Guerre ;
Fournier, commissaire général de la marine, conseiller d'État, directeur de la comptabilité générale au Ministère de la Marine et des Colonies ;
Langlois de Neuville, directeur honoraire, chargé des fonctions de directeur de la comptabilité générale de l'instruction publique et des beaux-arts ;
Boyetet de Bagnaux, conseiller d'État, directeur du secrétariat et de la comptabilité au Ministère du Commerce ;
Tisserand, conseiller d'État, directeur de l'agriculture, chargé de diriger le service du secrétariat et de la comptabilité au Ministère de l'Agriculture ;
Boyer, directeur de la comptabilité au Ministère des Travaux Publics ;
Lanjalley, chef de bureau à la direction générale de la comptabilité publique, *secrétaire*, avec voix consultative ;
Thiboust, sous-chef de bureau à la Caisse des dépôts et consignations, *secrétaire adjoint*.

Sont mis à la disposition de la Commission :

MM. *de la Quesnerie*, chef de bureau adjoint au Ministère des Finances ;
Lançon, licencié en droit.

. . . .

(N° 409)

[3 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie

des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 4, 11, 18 et 25 janvier 1882 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'allongement de la voie 3 à la gare de Portes, présenté le 25 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 23 000f,00

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet de construction de nouvelles voies de formation de trains à la gare de Miramas, présenté le 25 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 47 000 00

LIGNE DE GRAY A AUXONNE.

Projet d'amélioration des installations de la gare de Talmay, présenté le 15 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 15 000 00

LIGNE DE MORET A ROANNE

Projet d'installation du télégraphe *Tyer* entre le point 315k,200 et la gare de Saint-Germain des Fossés inclusivement, présenté le 25 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 17 000 00

LIGNE DE MOULINS A MONTCHANIN.

Projet de construction de la gare définitive de Palinges, présenté le 25 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . . 65 000 00

LIGNE DE GIVORS A LA VOULTE.

Projet de construction d'un bâtiment pour chaufferie des bouillottes et lampisterie, à la gare de Peyrand, présenté le 15 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à 5 500 00

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'allongement du bâtiment de la lampisterie et de construction d'un pavillon de lieux d'aisances à la gare de Cette, présenté le 22 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	12 500 00
Ensemble.	185 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 410)

[3 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de l'Est, à l'effet d'obtenir que les travaux complémentaires à exécuter sur son ancien réseau pour l'agrandissement de la gare de la Ferté-sous-Jouarre (ligne de Paris à Avricourt) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle le projet précité a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 14 décembre 1881;

Vu l'adhésion donnée, le 16 janvier 1882, à l'exécution dudit projet, par le Ministre de la Guerre;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien

réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A AVRICOURT.

Projet d'agrandissement de la gare de la Ferté-sous-Jouarre, présenté le 17 juin 1881, avec un détail estimatif montant à. 224 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être définitivement portées audit compte.

. . . .

(N° 411)

[3 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 11, 13 et 18 janvier et 1er février 1882 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet de travaux divers à exécuter à la gare de la Chapelle, tels que : installation de trois appareils de levage pour la manutention des colis, établissement de trois nouveaux cabestans pour la manutention des wagons, construction d'un nouvel atelier pour les essais de résistance des matériaux, et agrandissement de l'atelier de photographie, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	51 856f,00
Projet d'agrandissement des installations de la station de Boves, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	51 520 00
Projet de pose de nouvelles voies au garage de la Bleuze-Borne, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	190 400 00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN ET DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet d'installation du *bloc-system* entre la bifurcation de Nogent-les-Vierges et la gare de Jeumont, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	624 960 00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'allongement de la voie du treuil à la gare de Noyon, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	918 00

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet d'installation de poupées de renvoi à la gare de Cambrai, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	8 400 00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet de pose de deux voies de garage et de modification des raccordements des houillères de Ferfay et d'Auchy-au-Bois à la station de Lilliers, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à..	44 464 00
TOTAL.	972 518f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 412)

[3 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 6 avril 1881 et 4 et 11 janvier 1882;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet de construction d'un magasin pour les imprimés du service du matériel à la gare de Paris, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	22 255f,00
Projet d'établissement de nouvelles prises d'eau pour pompes à incendie dans la remise des voitures du Landy, à la gare de la Plaine-Saint-Denis, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	1 008 00
Projet de travaux divers à exécuter à la même gare, tels que pose de bouts de voies pour le service des visiteurs, pose d'une plaque tournante, installations de quatre nouvelles grues hydrauliques et construction d'un abri pour la machine à battre les tapis, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail montant à.	57 296 00
Projet d'installation d'une table à combustible à la gare de Fives, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif arrêté à. .	773 00
Projet d'allongement d'une voie en impasse et de pose d'une	

jonction de voie à la gare de Roubaix, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 12 432f,00

LIGNE D'ERMONT A ARGENTEUIL.

Projet de construction de cabinet d'aisances à la gare de Sannois, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 1 120 00

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet de construction d'un bâtiment pour l'installation des bureaux de l'inspecteur principal de l'exploitation, à la gare de Beauvais, présenté le 30 septembre 1880, et dont le détail estimatif, en date du 30 juin 1881, s'élève à. 17 360 00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de construction d'un mur de clôture à la gare de Compiègne, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 7 392 00

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet de développement des installations du service des marchandises à la station de Coudry, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 46 480 00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'allongement des quais à voyageurs à la station de Longpré, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 896 00

Projet de construction d'un cellier à la station de Pont-de-Briques, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 1 344 00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet de construction d'une nouvelle lampisterie à la station d'Hénin-Liétard, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 3 248 00

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'installation d'une grue *Nepveu* à la gare de Calais, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 4 312 00

Projet d'établissement d'un nouveau quai sous la halle des voyageurs, à la même gare, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 10 662 00

LIGNE DE LILLE A TOURNAI.

Projet de construction d'une buanderie pour l'inspecteur des douanes, à la station de Boisieux, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	806f,00
Total.	167 584f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 413)

[14 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 30 novembre, 7 et 14 décembre 1881 ;

Vu le décret du 24 janvier 1881 (*), approuvant notamment le projet d'installation du *block-system* entre Colombes et Mantes (ligne de Paris à Rouen) et autorisant l'imputation de la dépense, montant à 80 600 francs, sur le compte complémentaire de 124 millions;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

(*) *Annales* 1881, p. 614.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

Projet d'établissement d'une voie pour remisage de matériel roulant à la gare de Saint-Lazare, présenté le 17 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 11 000f,00

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet d'établissement d'une gare de triage à Achères, présenté le 23 mars 1881, avec un détail estimatif montant à. 3 000 000 00

Projet d'installation du *block-system* entre Colombes et Mantes, présenté le 14 mai 1880, avec un détail estimatif arrêté à. . 89 600 00

LIGNE DE PARIS A ROUEN ET DE ROUEN AU HAVRE.

Projet d'installation du *block-system* entre Mantes et Malaunay, présenté le 7 mai 1881, avec un détail estimatif arrêté à. . . 309 900 00

LIGNE DE ROUEN AU HAVRE.

Projet d'extension des aménagements destinés au service des voyageurs à la gare d'Yvetot, présenté le 17 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 33 000 00

LIGNE DE BEUZEVILLE A FÉCAMP.

Projet d'élargissement du quai d'un hangar à marchandises et d'installation d'un auvent à la gare de Fécamp, présenté le 17 octobre 1881, avec un détail estimatif arrêté à. 23 600 00

LIGNE DE MÉZIDON AU MANS.

Projet d'allongement de l'aile du bâtiment des voyageurs à la gare de Saint-Pierre sur Dives, présenté le 17 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 9 500 00

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

Projet de modification des aménagements du buffet à la gare de Rennes, présenté le 29 septembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à. 15 500 00

Projet de construction d'un bâtiment affecté aux chaudières de l'atelier d'ajustage et d'une galerie souterraine destinée à

recevoir l'arbre de transmission, à la gare de Rennes, présenté le 17 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à . . . 22 400f,00

Total. 3 514 500f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

Art. 2. — Est rapporté le décret du 24 janvier 1881 dans celles de ses dispositions qui approuvent le projet d'installation du *block-system* entre Colombes et Mantes (ligne de Paris à Rouen), avec un détail estimatif montant à 80 600 francs et portant que ladite dépense devra être imputée au compte complémentaire de premier établissement.

. . . .

(N° 414)

[14 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 4, 11 et 25 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A VERSAILLES (R. G.).

Projet d'amélioration du service des bagages au départ et des messageries à l'expédition, à la gare Montparnasse, présenté le 1er décembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	53 545f,00

LIGNE DE PONTIVY A SAINT-BRIEUC.

Projet de construction d'un hangar à marchandises à la gare de Plœuc-l'Ermitage, présenté le 14 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à.		8 000 00

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet de modification et d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la gare de Maisons-Laffitte, présenté le 18 octobre 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	4 600	
Projet d'aménagements complémentaires pour le dépôt des machines à la gare de triage d'Achères, présenté le 5 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	465 000	00
Projet de remaniement des signaux de la gare et du port sec de Vernon, présenté le 17 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	4 300	00
Projet de travaux complémentaires à exécuter dans la gare et les ateliers de Sotteville, présenté le 19 août 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	299 540	00
TOTAL.	814 985f	,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 415)

[14 avril 1882.]

Décret qui approuve la dépense à faire par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour la construction d'un siphon parallèle au pont-aqueduc de l'Hers.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la demande présentée par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir l'autorisation d'imputer au compte complémentaire de premier établissement de son ancien réseau, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, la dépense de 32 156f,54 afférente aux travaux exécutés pour la construction d'un siphon parallèle au pont-aqueduc de l'Hers (canal latéral);

Vu le rapport de la commission de vérification des comptes de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, sur le règlement de la garantie d'intérêt pour l'année 1873, les arrêtés ministériels des 28 juillet 1879 et 30 juillet 1881, et les avis des Ingénieurs du contrôle des 20 et 24 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la dépense de 32 156f,54 faites par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour la construction d'un siphon parallèle au pont-aqueduc de l'Hers (canal latéral). . . . .

Cette dépense sera imputée sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 416)

[14 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément

aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 9 et 23 novembre 1881 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter, sur son réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

Projet de construction de deux quais à combustible, en maçonnerie, à la gare Saint-Lazare, le 8 juillet 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	39 650f,00
Projet d'aménagements complémentaires de l'asile et de la crèche installés dans les dépendances de la gare des Batignolles, présenté le 24 septembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	22 400 00
Projet de construction de nouveaux ateliers pour la réparation des voitures à la gare des Batignolles, présenté le 13 mai 1881, avec un détail estimatif montant à, ...	573 000 00

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet d'extension des aménagements pour le service des marchandises à la gare de Bonnières, présenté le 16 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	44 800 00

LIGNE DE CAEN A FLERS.

Projet d'établissement d'une nouvelle voie pour le service des marchandises à la gare de Croisilles-Harcourt, présenté le 5 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	22 400 00

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

Projet d'agrandissement du bâtiment pour dortoir, chauffoir, etc., des mécaniciens, et de construction d'un nouveau bâtiment pour les bureaux du sous-ingénieur de la traction, la lampisterie et le charronnage, à la gare du Mans, présenté le 8 juillet 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	53 600 00

LIGNE DU MANS A ANGERS.

Projet d'agrandissement du bureau de la petite vitesse et d'installation d'une grue de 6 tonnes à la gare de Sablé, présenté le 19 mai 1881, avec un détail estimatif montant à. .	5 880f,00
TOTAL.	741 730f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 417)

[14 avril 1882.]

Décret qui approuve l'établissement d'une gare de marchandises à Clichy, sur la ligne de Paris à Saint-Germain.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que les travaux complémentaires à exécuter sur son ancien et son nouveau réseau pour l'établissement d'une gare à marchandises à Clichy (ligne de Paris à Saint-Germain) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment les offres de concours de l'État, du département et des communes de Clichy et de Levallois-Perret;

Vu les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 5 mai 1880 et 8 juin 1881;

Vu l'adhésion du Ministre de la Guerre en date du 17 janvier 1880;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le projet présenté, le 2 octobre 1879, par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour l'établissement d'une nouvelle gare de marchandises entre les rues de Neuilly et du Bois, à Clichy, le long de la ligne de Paris à Saint-Germain, avec un détail estimatif montant à 2 736 000 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, *jusqu'à* concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être *portées* audit compte.

. . . .

(N° 418)

[20 avril 1882.]

Décret qui approuve les dépenses à faire par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest pour augmenter l'outillage de ses ateliers et dépôts.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la demande présentée, le 24 septembre 1881 par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'imputer au compte complémentaire de premier établissement de son ancien et de son nouveau réseau, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875, une dépense de 2 150 000 francs, relative à l'augmentation de l'outillage de ses ateliers et dépôts;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été soumise, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 23 novembre 1881;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'augmentation de l'outillage de ses ateliers et dépôts, conformément au détail estimatif présenté par elle le 24 septembre 1881 et montant à 2 150 000 francs.

Ces dépenses seront imputées sur le compte de 124 millions de

francs, ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 419)

[20 avril 1882.]

Décret qui approuve une dépense à faire par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'exécution de divers travaux à la gare de Bordeaux-Saint-Jean.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la demande présentée le 4 novembre 1881, par la compagnie des chemins de fer du Midi, à l'effet d'obtenir que la dépense à faire pour l'établissement d'un atelier de chaudronnerie et l'exécution de travaux divers à la gare de Bordeaux-Saint-Jean soit approuvée par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment des articles 8 et 9 de la convention du 14 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 25 janvier 1882 ;

La section des travaux publics du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée une dépense à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, conformément au projet d'établissement d'un atelier de chaudronnerie et d'exécution de travaux divers à la gare de Bordeaux-Saint-Jean, présenté le 4 novembre 1881, avec un détail estimatif, montant à 482 496 francs.

Cette dépense sera imputée sur le compte de 57 millions de francs ouvert par l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875 pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, et sur le compte de 25 millions de francs, ouvert par l'article 8 de la même convention pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront respectivement admises à chacun desdits comptes, à la suite des répartitions annuelles des dépenses afférentes aux bâtiments communs de la gare de Bordeaux.

. . . .

(N° 420)

[20 avril 1882.]

Décret qui approuve les travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'établissement de la seconde voie entre Séverac-le-Château et Millau.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux d'établissement de la seconde voie sur la partie de la ligne de Rodez à Millau comprise entre Séverac-le-Château et Millau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 13 juin 1872 et 18 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvées les dépenses faites et à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour l'établissement de la seconde voie entre Séverac-le-Château et Millau (ligne de Rodez à Millau), conformément au détail estimatif présenté le 11 juin 1881 et montant à 1 504 391 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 60 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour la pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 421)

[20 avril 1882.]

Décret qui approuve les travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour

l'établissement de la seconde voie entre la gare de Faugères et la déviation de Bédarieux.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux d'établissement de la seconde voie entre Faugères et la déviation de Bédarieux (ligne de Graissessac à Béziers) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 11 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'établissement de la seconde voie entre la gare de Faugères et l'origine de la déviation de Bédarieux (ligne de Graissessac à Béziers), conformément au projet présenté le 11 juin 1881, avec un détail estimatif montant à 2 419 704 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 60 millions de francs ouvert, conformément l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour la pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 422)

[21 avril 1882]

Décret qui substitue l'État au département d'Alger dans les droits et obligations qui résultent des conventions relatives aux chemins de fer de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville.

Le Président de la République française,

. . . .

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics ;

Vu la loi du 2 août 1880 (*), relative à l'établissement et à la concession de divers chemins de fer en Algérie, et notamment l'article 2 de ladite loi prononçant l'incorporation définitive dans le réseau d'intérêt général des deux lignes d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à la Ménerville, et disposant que les conditions de la substitution de l'État au département d'Alger seront réglées par un décret rendu en Conseil d'État;

Vu les décrets des 20 décembre 1877 (**) et 3 décembre 1878 (***), déclarant d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'intérêt local susdésignés, et approuvant les conventions passées, le 31 août 1877, entre le Préfet du département d'Alger et le sieur Pierre-François-Henri Joret, pour la construction et l'exploitation desdits chemins; ensemble les cahiers des charges et lesdites conventions y annexés;

Vu la délibération du Conseil général du département d'Alger en date du 28 avril 1881 ;

Vu le décret du 26 août 1881 (****), relatif à l'organisation administrative de l'Algérie;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — A partir du 2 août 1880, l'État est substitué purement et simplement dans les droits et obligations qui résultent, pour le département d'Alger, des conventions susvisées relatives aux chemins de fer de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville.

Le département est, en conséquence, dégagé de toute garantie d'intérêt pour le temps qui s'est écoulé depuis le 2 août 1880.

En outre, et par application des articles 3 des deux décrets ci-dessus visés, l'État remboursera au département les sommes qu'il aurait versées et celles qu'il serait tenu de verser à titre de garantie d'intérêt en exécution des conventions précitées.

(*-**) *Annales.*
(***-****) *Annales.*

ARRÊTS DU CONSEIL D'ETAT

(N° 423)

[13 avril 1881.]

Travaux publics départementaux. — Honoraires d'architecte. — Gestion d'affaires; intérêts. — (Sieur Amé contre département du Morbihan.) — *Architecte de département: traitement fixe exclusif de remises proportionnelles; dérogation pour un travail déterminé, dont les plans et devis ont été dressés, mais non exécutés, honoraires fixés au tiers du tarif établi dans l'avis du Conseil des bâtiments civils du 12 pluviôse an VIII* (*). — *Le gérant d'affaires a-t-il droit aux intérêts de ses avances du jour où il les a faites ou seulement du jour où ils les a demandés?* Résolu dans le dernier sens.

Vu la requête pour le sieur Amé... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 12 octobre 1877, par lequel le conseil de préfecture du Morbihan a rejeté sa réclamation tendant à obtenir : 1° une somme de 8 564f,12 à titre d'honoraires et d'indemnité pour l'étude de divers projets d'édifices départementaux; 2° une somme de 220 francs représentant, avec les intérêts et frais, des avances faites par le requérant pour le compte du département;

Ce faisant attendu : 1° en ce qui concerne les honoraires, que le sieur Amé nommé, en 1859, architecte du département, a été chargé, en cette qualité, de préparer les plans et devis de construction d'un hôtel de préfecture, d'un dépôt d'archives départementales, d'un palais de justice à Vannes et d'une ferme-école à Cano; que ces divers projets, s'élevant à plus d'un million, ont été utiles au département et ont imposé au requérant un travail exceptionnel à raison duquel il a droit à une indemnité, lui allouer 0f,75 p. 100 du montant desdits projets, soit moitié des hono-

(*) Voir 1er mars 1878, Dulin, *Ann.* 1879, p. 585.

raires proportionnels de 1 1/2 p. 100 qui lui auraient été payés, aux termes de la délibération du conseil général du Morbihan en date du 26 août 1859, s'il avait fait exécuter les travaux projetés, et de plus une indemnité de 1 000 francs à raison du projet d'hôte de préfecture qui a dû être étudié en vue de cinq emplacements différents, avec les intérêts suivant la loi; en ce qui concerne les avances faites pour le compte du département, attendu : 1° que le sieur Amé, sur le refus de l'administration départementale, a dû payer le prix d'une fourniture de vases en tôle pour la prison de Ploërmel, bien que ladite fourniture ait été faite en exécution d'un devis approuvé par le Préfet le 23 mai 1861 ; 2° qu'il a été condamné par le juge de paix du canton est de Vannes à payer à un forgeron une somme de 11f,90, due pour rechargements d'outils auxquels a donné lieu l'exécution de travaux de déblayement à la suite d'un éboulement arrivé, en 1859, à la préfecture ; condamner le département à lui rembourser lesdites sommes, avec les intérêts à dater du jour du payement, conformément à l'article 2001 du Code civil, et les frais, ensemble 220f,09, et condamner le département aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département du Morbihan... tendant au rejet de la requête du sieur Amé et à sa condamnation aux dépens par le motif, en ce qui concerne les honoraires proportionnels et l'indemnité réclamés, qu'aux termes de la délibération du conseil général du 26 août 1859, le traitement du sieur Amé a été fixé par un forfait ; que les projets, à raison desquels il réclame une indemnité et des honoraires proportionnels, n'ont pas été utilisés par le département et qu'ils rentraient dans les fonctions ordinaires de l'architecte du département, fonctions rétribuées par un traitement fixe de 4 000 francs; en ce qui concerne le remboursement des avances : 1° que la fourniture de vases pour la prison de Ploërmel incombait à l'État et non au département ; que le sieur Amé ne justifie pas que la somme qu'il a payée au forgeron pour rechargements d'outils ait été versée pour le compte du département; qu'en tout cas et subsidiairement, le sieur Amé ne peut réclamer les intérêts desdites avances qu'à partir de la demande qu'il en a faite devant le conseil de préfecture ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les articles 1153 et 2001 du Code civil ;

En ce qui concerne les honoraires réclamés par le sieur Amé pour l'étude de divers projets d'édifices départementaux :

Considérant qu'aux termes de l'arrêté du Préfet et de la délibé-

ration du conseil général ci-dessus visés, le sieur Amé devait recevoir, comme architecte du département du Morbihan, un traitement fixe de 4 000 francs, et des honoraires proportionnels de 1 1/2 p. 100 pour les travaux neufs et de grosses réparations; que ces conditions ont eu pour objet de réduire à 1 1/2 p. 100, en raison du traitement fixe qui lui était alloué, les honoraires de l'architecte du département pour les travaux qu'il aurait exécutés, mais qu'elles n'excluent pas l'allocation à l'architecte d'une partie de ces remises proportionnelle à son travail, lorsqu'il aura préparé, sans les exécuter, des plans et projets utiles au département; qu'en vertu des usages constamment suivis et rappelés dans un avis du conseil des bâtiments civils du 12 pluviôse an VIII, les honoraires d'architecte se divisent ainsi : un tiers pour la rédaction des plans et devis, un tiers pour la direction des travaux et un tiers pour réception et vérification; que le sieur Amé a droit, en conséquence, pour rédaction des projets de l'hôtel de la préfecture, des archives départementales, du palais de justice et de la ferme-école de Cano, qui n'ont pas été exécutés, au tiers des honoraires à 1 1/2 p. 100;

En ce qui concerne les sommes que le sieur Amé aurait payées pour le compte du département et dont il demande le remboursement :

Considérant, sur le premier point, qu'il résulte de l'instruction qu'une fourniture de vases en tôle a été comprise dans un devis de réparations et de travaux à faire, à la charge du département, à la prison de Ploërmel, et que ce devis a été approuvé par le Préfet le 23 mai 1861 ; que, dans ces circonstances, le sieur Amé est fondé à réclamer audit département le remboursement de la somme de 97 francs, qu'il justifie avoir payée pour prix de ladite fourniture ;

Considérant, sur le second point, que, par jugement du juge de paix du canton Est de Vannes, en date du 27 juin 1863, le sieur Amé a été condamné à payer au sieur le Barth, forgeron une somme de 11f,90 pour rechargement d'outils;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est par suite de l'exécution de travaux de déblayement effectués au mois de novembre 1860, à la préfecture de Vannes, qu'il a été procédé à ce rechargement d'outils; qu'il suit de là que le sieur Amé a droit au remboursement de la somme ci-dessus indiquée, qu'il a payée le 22 juillet 1863;

Sur les intérêts :

En ce qui concerne les intérêts des sommes réclamées par le sieur Amé à titre d'honoraires :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les intérêts ne sont dus que du jour de la demande, et que le sieur Amé n'a demandé lesdits interêts que le 9 mars 1878 ;

En ce qui concerne les intérêts des sommes payées par le sieur Amé pour le compte du département ;

Considérant que le sieur Amé ne justifie pas avoir reçu mandat du département pour payer lesdites sommes; que, dès lors, il n'est pas fondé à invoquer les dispositions de l'article 2001 du Code civil; mais que le requérant ayant demandé lesdits intérêts le 13 mars 1877, devant le conseil de préfecture, il y a lieu, conformément à l'article 1153 du Code civil, de les lui allouer à partir de cette date... (Arrêté annulé.)

Le sieur Amé a droit, pour rédaction des plans et devis des travaux de construction non exécutés de l'hôtel de la préfecture du Morbihan, des archives départementales, du palais de justice de Vannes et de la ferme-école de Cano, aux honoraires à $0^f,50$ p. 100 du montant des devis desdits travaux, avec les intérêts à partir du 9 mars 1878. Le département du Morbihan payera au sieur Amé une somme de $108^f,90$, pour remboursement d'avances, avec les intérêts de ladite somme à partir du 13 mars 1877. Département du Morbihan condamné aux dépens. Surplus des conclusions rejeté.

(N° 424)

[13 avril 1881.]

Travaux publics.— Dommages. — Travaux communaux exécutés par les ingénieurs de l'État. — Responsabilité de la ville. — (Ville de Caen contre sieur Cosnard-Desclozets.) — *La circonstance que des travaux publics (dans l'espèce, régularisation et redressement d'un cours d'eau dans l'intérieur d'une ville) ont été exécutés par les ingénieurs de l'État, sans les formalités prescrites pour la garantie des tiers, — au nom et pour le compte de la ville, n'est pas de nature à modifier la responsabilité qui incombe à celle-ci à raison des dommages pouvant résulter de l'exécution de ces travaux.*

Vu la requête... pour la ville de Caen... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture du Calvados a ordonné qu'il serait procédé à

une expertise dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807, sur la demande en indemnité formée par le sieur Cosnard-Desclozets pour dommages causés à ses propriétés par les travaux exécutés sur les cours d'eau des Odons par ladite ville de Caen; — Ce faisant, mettre la ville requérante hors de cause, subsidiairement rejeter immédiatement la demande du sieur Cosnard-Desclozets avec toutes conséquences de droit et dépens;

Vu la requête... pour la ville de Caen... contre un arrêté du 2 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture du Calvados, dans la même instance, a rejeté les conclusions de la ville de Caen tendant à faire mettre l'État en cause et décider que l'État sera déclaré seul responsable des dommages que les travaux exécutés sur le cours d'eau des Odons ont pu causer au sieur Cosnard-Desclozets; — Ce faisant, attendu que, par le fait de l'Administration, les travaux dont il s'agit ont été exécutés irrégulièrement et sans l'accomplissement des formes prescrites par la loi; qu'aucune responsabilité de cette exécution ne peut être mis à la charge de la ville, mais que la responsabilité doit retomber tout entière sur l'État à raison de la faute de ses agents; mettre l'État en cause; dire que lui seul est responsable des dommages qu'ont pu causer les travaux relatés plus haut;

Vu...;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant qu'il y a lieu de joindre les deux requêtes ci-dessus visées de la ville de Caen pour y être statué par une seule décision;

En ce qui touche l'arrêté qui a prescrit une expertise sur la demande en indemnité du sieur Cosnard-Desclozets :

Considérant que la ville de Caen ne produit, à l'appui de ses conclusions tendant à faire rejeter sans expertise la demande en indemnité du sieur Cosnard-Desclozets, aucun commencement de justification;

En ce qui touche l'arrêté qui a rejeté les conclusions de la ville de Caen tendant à la mise en cause de l'État dans ladite instance en indemnité :

Considérant que la demande en indemnité du sieur Cosnard-Desclozets tendait à obtenir la réparation des dommages qui auraient été causés à ses propriétés par les travaux de régularisation et redressement des cours des deux Odons; que ces travaux d'utilité purement locale ont été exécutés en vertu d'un arrêté d'autorisation de Préfet de la ville de Caen dûment représentée et dans les formes prescrites pour les marchés de travaux publics communaux; qu'ils ont été reçus et payés par la ville dans les même

formes et sans contestation de la part de celle-ci ; que dès lors la ville de Caen était seule responsable des dommages qui pouvaient résulter de l'exécution desdits travaux ;

Considérant, d'autre part, que, si les formalités prescrites pour la garantie des tiers dans les travaux de redressement et d'élargissement des cours d'eau ont été omises, et si, à raison de cette omission, les propriétaires riverains, qui avaient été appelés à contribuer à la dépense desdits travaux pour une part proportionnelle à leur intérêt, ont obtenu la décharge des sommes qui leur avaient été imposées à ce titre, cette circonstance n'était pas de nature à faire encourir à l'État une responsabilité envers la ville de Caen pour des travaux auxquels il était demeuré étranger, et que, par suite, la ville n'est pas fondée à s'en prévaloir pour demander que l'État soit condamné à supporter à sa place la responsabilité des dommages que les travaux ci-dessus relatés ont pu causer, dans l'espèce, aux propriétés du sieur Cosnard-Desclozets... (Rejet.)

(N° 425)

[13 avril 1881.]

Travaux publics. — Dommage. — Chemin de fer. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre le sieur Gounin.) — *Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture dans la disposition par laquelle il a alloué à un particulier, dont la propriété borde une voie ferrée construite sur l'emplacement d'une rue, une indemnité pour réparations à faire dans l'avenir, à raison d'un dommage qui a cessé et dont le retour n'est qu'éventuel, pouvant résulter de l'ébranlement produit par les trains* (*). — *Appréciation de l'indemnité due pour dégradations causées à la maison et pour difficultés d'accès. — Intérêts du jour de la demande.*

Vu la requête pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 8 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture du Gard l'a condamnée à payer au sieur Gounin, pro-

---

(*) Voir, sur le dommage résultant de l'ébranlement causé par le passage des trains, table générale du *Recueil des arrêts du Conseil d'État*, 1859-1874, t. II, p. 658 ; v° *Sur les dommages éventuels* t. II. p. 662.

priétaire à Aigues-Mortes, une indemnité de 3 300 francs, savoir : 1° pour réparations annuelles à faire aux murs, plafonds et enduits ébranlés par le passage des trains, 1 000 francs ; 2° pour dépense annuelle d'entretien de rigoles, 500 francs ; 3° pour dépréciation résultant de l'exhaussement du sol et de la diminution des accès, 1 500 francs; 4° pour réparations urgentes à faire aux murs lézardés, 300 francs; et a donné acte au sieur Gounin de ses réserves pour le cas où il serait obligé de reculer ses constructions à la distance de la voie ferrée prescrite par la loi du 15 juillet 1845 ;

Ce faisant, attendu qu'il n'est pas justifié que les lézardes constatées dans les murs aient été causées ou seulement aggravées par le passage des trains, qu'en tout cas, tout mouvement paraît arrêté, et qu'ainsi l'indemnité allouée pour réparations annuelles s'appliquerait à un dommage futur et incertain ; que l'engorgement des rigoles est également un fait purement éventuel ; que les travaux de la compagnie n'ont privé les immeubles du sieur Gounin d'aucun de leurs accès et ne leur ont causé aucun dommage actuel de nature à donner droit à indemnité ; qu'enfin, le conseil de préfecture n'avait pas à donner acte de réserves relatives à un fait fûtur et incertain, condamner le sieur Gounin aux dépens, y compris les frais d'expertise et de tierce expertise ;

Vu le mémoire en défense du sieur Gounin... tendant : 1° au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que la continuation de l'ébranlement causé par le passage des trains étant un fait certain, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué une indemnité pour les réparations à faire à l'avenir ; que, si une indemnité a été allouée pour l'entretien des rigoles, c'est à raison de la nécessité dès à présent certaine d'un nettoyage fréquent pour en prévenir l'engorgement ; que, si les ouvertures des immeubles du sieur Gounin n'ont pas été bouchées, l'exhaussement des voies publiques et l'établissement de trottoirs en contre-bas en ont rendu l'accès difficile ; 2° par voie de recours incident, à ce que l'indemnité soit portée à 24 000 francs, avec intérêts, attendu que le conseil de préfecture n'a pas fait une appréciation suffisante du dommage, notamment en ce qui concerne l'humidité dont souffrent les bâtiments par suite de l'exhaussement du sol, et l'insalubrité résultant des émanat'ons de l'aqueduc établi par la compagnie requérante sous le remblai exécuté le long des bâtiments ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

Vu l'article 1153 du Code civil ;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée tendant à faire supprimer l'indemnité de

3 300 francs allouée au sieur Gounin, et sur le recours incident du sieur Gounin, tendant à faire porter cette indemnité à 24 000 francs :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que si, par suite de l'établissement de la voie ferrée entre les bâtiments du sieur Gounin, le passage des trains a déterminé ou aggravé des dégradations dans les murs desdits bâtiments, tout mouvement paraît actuellement arrêté, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué en l'état au sieur Gounin une indemnité de 1 000 francs pour réparations à faire dans l'avenir à raison de dommages dont le retour est purement éventuel; mais que les dégradations dès à présent constatées, la difficulté d'accès et les autres dommages résultant pour les immeubles du sieur Gounin de ce que, par suite des travaux exécutés par la compagnie requérante, ils se trouvent placés en contre-bas de la voie publique et de la voie ferrée, constituent des préjudices dont il est dû réparation au sieur Gounin et dont il sera fait une exacte appréciation en fixant l'indemnité à la somme de 2 000 francs; qu'il y a donc lieu de réduire à ce chiffre la somme allouée par le conseil de préfecture et de rejeter sur ce point le recours incident du sieur Gounin;

Sur les conclusions tendant à faire annuler la disposition par laquelle l'arrêté attaqué a donné acte au sieur Gounin de ses réserves, pour le cas où il serait obligé de reculer ses constructions à la distance de la voie ferrée prescrite par la loi du 15 juillet 1845 :

Considérant qu'en donnant acte au sieur Gounin des réserves dont s'agit, le conseil de préfecture n'a pas préjugé le fond; qu'ainsi cette disposition ne fait pas grief à la compagnie requérante, et que celle-ci est, dès lors, sans droit pour l'attaquer;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Gounin a demandé les intérêts le 24 avril 1879; que, par application de l'article 1153 du Code civil, il y a lieu de lui allouer, à partir de ladite date, les intérêts de la somme qui pouvait alors lui être due... (Indemnité due par la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée au sieur Gounin, fixée à la somme de 2 000 francs. La somme due au sieur Gounin, le 24 avril 1879, portera intérêts à son profit à partir de ladite date... Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions tant de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée que du sieur Gounin rejeté... Dépens du pourvoi à la charge du sieur Gounin.)

(N° 426)

[15 avril 1881.]

Travaux publics. — Hôtel de ville de Paris. — Décompte. — (Sieur Vernaud contre Ville de Paris.) — *Mortier : quantité et densité du ciment devant entrer dans sa composition, conformément aux indications de la série des prix de la Ville de Paris. — Décidé qu'il n'y avait eu de ce chef aucune fourniture imprévue qui soit à régler d'après un prix nouveau. — Demande de revision des prix pour erreur alléguée dans les sous-détails : rejet par application de l'article 42 des clauses et conditions générales* (*).

Vu la requête... pour le sieur Vernaud... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 5 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, sur la réclamation du sieur Vernaud, relativement au décompte des travaux de maçonnerie exécutés par cet entrepreneur pour la reconstruction de l'hôtel de ville de Paris, a, tout en ordonnant une expertise sur le surplus des chefs de ladite réclamation, rejeté immédiatement, comme non recevable et par application de l'article 42 du cahier des charges, le chef relatif au prix du mortier;

Ce faisant, attendu qu'il résulte du sous-détail que le mortier devait être composé de 500 kilos de ciment pour un mètre cube de sable ; que les architectes de la ville ont exigé l'emploi, au lieu de ce mortier, d'un mortier composé de 550 kilos de ciment pour la même quantité de sable; décider que l'emploi de ce mortier constituait une fourniture imprévue à raison de laquelle un supplément de prix sera dû ; allouer au requérant une indemnité totale de 30 170f,86 avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que la réclamation du sieur Vernaud tend simplement à la revision des prix par lui consentis, et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a déclaré non recevable par application de l'article 42 du cahier des charges... ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que d'après la série des prix de la ville de Paris,

---

(*) Voir 12 août 1879, Guillotin, *Ann.* 1880, p. 1375 ; — 29 décembre 1876, Chevallier, *Ann.* 1878, p. 1691 ; — Aucoc, *Conférences*, t. II, p. 509, n° 652.

édition de 1873, applicable au marché, le mortier n° 971, dont le prix est fixé à 43f,95 le mètre cube, doit être composé d'une partie de ciment surcuit de la vallée du Serein ou du bassin de Paris pour deux parties de sable de rivière; que, d'autre part, le poids de ce ciment est fixé par la série des prix à un minimum de 1 100 kilos par mètre cube non tassé;

Considérant que le mortier qui a été employé sur l'ordre des architectes a été composé, conformément aux indications ci-dessus rapportées, d'une partie en volume de ciment pour deux parties de sable; que, d'autre part, les architectes n'ont pas exigé que ce ciment présentât une densité différente de celle prévue par la série des prix; qu'il suit de là que le sieur Vernaud n'est pas fondé à soutenir que le mortier dont il s'agit a constitué une fourniture non prévue au marché, pour laquelle un prix nouveau doit être fixé en dehors des prévisions de la série des prix, mais que le prix de 43f,95 porté à ladite série pour le mortier n° 971 lui est applicable sous déduction du rabais ;

Considérant d'ailleurs que si le sieur Vernaud soutient que ce dernier prix doit être revisé à raison d'une erreur dans sa composition élémentaire dans les sous-détails, cette demande est non recevable par application de l'article 42 du cahier des charges générales ci-dessus visé, aux termes duquel l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix qui ont été consentis par lui, quelles que soient les erreurs ou les omissions qui pourraient exister dans la composition élémentaire de ces prix ;

Considérant qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté immédiatement sans expertise la réclamation du sieur Vernaud, relative au prix du mortier... (Rejet. Condamnation aux dépens.)

(N° 427)

[13 avril 1881.]

Travaux publics départementaux. — *Dommage.* — (Sieur Jacomy contre département des Pyrénées-Orientales.) — *Décidé que la destruction de l'usine du requérant, emportée par une crue de la Tet, avait pour cause non l'enlèvement, opéré au compte du département, des rochers placés dans le lit de la rivière, mais bien*

la situation même de l'usine sur un sol affouillable et qui n'a pu résister à la violence exceptionnelle de la crue.

Vu la requête... pour le sieur Jacomy... tendant à ce qu'il plaise annuler — un arrêté du 6 mai 1878, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales a refusé de condamner le département à la réparation du préjudice qui lui a été causé par la destruction de son usine, établie sur la rive droite de la Tet;

Ce faisant, attendu que, si cette usine a été emportée par les eaux de la Tet, lors de la crue des 19-20 octobre 1876, ce fait a été le résultat de l'enlèvement, par l'Administration, de roches qui se trouvaient situées à 10 mètres environ en aval de l'arche droite du pont de la route départementale n° 6, et qui formaient pour sa propriété une protection naturelle; que l'exécution de ces travaux, auxquels s'était d'ailleurs formellement opposé le requérant, a eu pour effet de diriger le courant vers la rive droite et d'aggraver la situation de l'usine; annuler l'arrêté du conseil de préfecture et condamner le département aux dépens;

Vu le nouveau mémoire présenté pour le sieur Jacomy... par lequel il déclare persister dans sa précédente demande et conclure en outre à ce que tout au moins il soit ordonné un supplément d'instruction, par le motif que les travaux dont il se plaint ont été ordonnés par le service des Ponts et Chaussées, et que sur les trois experts appelés à donner leur avis sur les causes du dommage, deux appartiennent à ce service;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département des Pyrénées-Orientales... tendant au rejet du pourvoi, avec dépens, par les motifs que l'instruction à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture a été régulière et qu'il résulte de cette instruction que l'usine aurait été également emportée sans les travaux qui ont été exécutés par l'Administration; que l'enlèvement des roches situées en aval de l'arche droite du pont a eu pour effet de rendre la vitesse de l'eau plus régulière; et que la chute de l'usine a été déterminée par sa construction défectueuse, ainsi que par la mauvaise disposition du canal d'amenée;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant que le requérant n'établit pas que les travaux exécutés par les ingénieurs chargés de la construction et de l'entretien des routes départementales des Pyrénées-Orientales dans le lit de la Tet pour la consolidation du pont de la route n° 6, aient eu pour effet, en portant le courant vers la rive droite de la rivière, de déterminer la chute de son usine; qu'il résulte au

contraire de l'instruction, notamment des procès-verbaux d'expertise et de tierce expertise, ainsi que des plans et profils joints au dossier, que les travaux exécutés par le département n'ont exercé sur la force et la direction du courant aucune influence préjudiciable au requérant; que le dommage dont il s'agit doit être attribué à la situation de l'usine, bâtie sur un sol affouillable, et qui n'a pu résister à la violence exceptionnelle de la crue des 19-20 octobre 1876; que, dès lors et sans qu'il soit besoin d'ordonner un complément d'expertise, il y a lieu de maintenir l'arrêté attaqué... (Rejet. Condamnation aux dépens.)

(N° 428)

[6 mai 1881.]

Dettes de l'État. — Responsabilité des maîtres de port. — Navire entrant dans une écluse. — Avarie. — (Sieurs Tysack et Bramfort.) — *L'État est déclaré responsable des avaries subies par un navire entrant dans l'écluse d'un port de commerce, par suite d'une fausse manœuvre exécutée sous la direction des officiers du port* (*).

Vu la requête... pour les sieurs Tysack et Bramfort... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 26 février 1878, par laquelle le Ministre des Travaux Publics a rejeté la demande en indemnité par eux formée contre l'État, à raison des avaries éprouvées par le navire le *Flash,* à son entrée dans l'écluse du bassin à flot du port de Granville;

Ce faisant, attendu que le capitaine du *Flash* ayant à son entrée dans le port de Granville, le 26 octobre 1876, au moment de la pleine mer, fait les déclarations nécessaires pour être admis dans le bassin à flot, le maître de port lui a donné l'ordre d'entrer dans l'écluse où se trouvaient déjà trois navires; que *le Flash* n'ayant pu y pénétrer entièrement, à cause de l'insuffisance de l'espace resté libre entre le navire l'*Amélie* et le quai sud de l'écluse, le maître de port, au lieu de le faire retirer dans l'avant-port, a donné l'ordre de le haler au cabestan pour le faire entrer de force dans l'écluse, et qu'enfin, pour pouvoir fermer les portes de

(*) Voir l'arrêt du 19 juillet 1860, Lesage-Goëtz, *Ann.* 1860, p. 831. — Sur l'exercice des droits de police dans les ports maritimes, voir 1re Table (1849-1858), p. 659; — 2e Table (1859-1874) II, p. 692. (*Recueil des arrêts du Conseil d'État.*)

l'écluse, que le *Flash*, ne pouvant pénétrer dans un espace trop étroit, n'avait pas dégagées, le capitaine du port a fait scier l'arrière de ce navire; que le dommage résultant de ces faits est imputable aux fautes commises par les officiers de port qui, connaissant la hauteur de l'eau, les dimensions de l'écluse, et les déclarations des capitaines, celles de l'*Amélie* et du *Flash*, devaient se rendre compte de l'impossibilité de ranger ces deux navires de front dans l'écluse; qu'il engage, en conséquence, la responsabilité de l'Administration, condamner l'État à payer aux requérants la somme de 11 038f,10 avec intérêts du jour du dommage et dépens; subsidiairement, ordonner une expertise à l'effet de rechercher les causes des avaries éprouvées par le *Flash* et de déterminer le montant de la réparation due aux requérants;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi par le motif que les officiers de port n'ont pas ordonné, mais simplement autorisé l'entrée du *Flash* dans l'écluse, entrée qui se serait effectuée sans accident, si ce navire n'avait été muni de dragues de dimensions anomales, dont le capitaine n'avait pas signalé l'existence, et qu'une expertise ne pourrait donner aucun résultat utile, les faits sur lesquels pourrait porter l'enquête n'ayant laissé aucune trace;

Vu les lois des 16-24 août 1790 et 16 fructidor an III;

Vu le décret du 15 juillet 1854, portant organisation des officiers et maîtres de port;

Vu l'arrêté du Préfet du département de la Manche en date du 10 juin 1867, portant règlement général pour la police des ports de commerce;

Considérant qu'en vertu des articles 13 et 17 du décret du 15 juillet 1854, les officiers et maîtres de port règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans les ports et dans les bassins et donnent des ordres en tout ce qui concerne les mouvements des navires et l'accomplissement des mesures de sûreté, d'ordre et de police; qu'aux termes de l'article 2 de l'arrêté du Préfet de la Manche, du 10 juin 1867, ils ordonnent et dirigent tous les mouvements et que les capitaines, maîtres et patrons des navires doivent obéir à toutes leurs injonctions;

Considérant qu'en admettant, comme le soutenait l'Administration, que les officiers du port de Granville n'aient pris les mesures nécessaires pour faire entrer le *Flash* dans l'écluse du bassin à flot que sur la demande du capitaine de ce navire, ils ne devaient, par application des dispositions ci-dessus rappelées, autoriser cette manœuvre qu'après s'être assurés qu'elle pouvait s'effectuer sans

danger; qu'il résulte de l'instruction que la présence de trois navires déjà introduits dans l'écluse la rendaient manifestement difficile et périlleuse et que d'ailleurs le *Flash*, avant d'être complètement engagé dans l'écluse, se trouva arrêté dans son mouvement; que, dans cette situation, il appartenait aux officiers de port de prescrire au capitaine du *Flash* de sortir de l'écluse et de se retirer dans l'avant-port; qu'au lieu de donner cet ordre et pour vaincre la résistance que le navire rencontrait, ils firent garnir l'amarre au cabestan des portes d'amont, afin de le faire avancer de force; que les portes d'aval n'ayant pu, malgré cette manœuvre être dégagées et la mer commençant alors à baisser, le capitaine du port dut, pour prévenir un sinistre qui menaçait tous les navires renfermés dans l'écluse, faire scier l'arrière du *Flash* de manière à pouvoir fermer ces portes; qu'ainsi les avaries éprouvées par le *Flash* ont été la conséquence directe de la manœuvre exécutée sous la direction des officiers du port de Granville et que, dans ces circonstances, les sieurs Tysack et Bramfort sont fondés à soutenir que l'État leur en doit la réparation;

Mais considérant que le Conseil n'a pas les éléments nécessaires pour apprécier l'importance du dommage; que, dès lors, il y a lieu de renvoyer les requérants devant le Ministre des Travaux Publics pour y être procédé à la liquidation de l'indemnité à laquelle ils ont droit... (Décision annulée. Renvoi devant le Ministre des Travaux Publics pour être procédé à la liquidation de l'indemnité. Surplus des conclusions rejeté. Dépens supportés par l'État.)

(N° 429)

[6 mai 1881.]

Travaux publics. — Dommage. — Compagnies de chemin de fer. — Prise d'eau dans un étang. — (Chemin de fer d'Orléans contre le sieur Frugier.) — *Décidé en fait qu'une compagnie de chemins de fer, en prenant 40 mètres cubes d'eau par jour dans un étang pour alimenter ses locomotives, alors que le débit journalier du ruisseau qui alimente l'étang n'est pas inférieur à 5 000 mètres cubes à l'époque des basses eaux, n'avait pu causer aucun dommage appréciable au propriétaire d'un moulin mû par ledit ruiseeau en aval de cet étang. — Condamnation de l'usinier à restituer à la compagnie,*

avec intérêts du jour de la demande, les sommes qu'elle lui aurait payées en exécution de la décision annulée.

Vu la requête... pour la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 janvier 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne l'a condamnée à payer au sieur Frugier, propriétaire d'une usine alimentée par le ruisseau la Vannelle, une indemnité de 100 francs pour le dommage qu'aurait causé à ladite usine l'établissement par la compagnie d'une prise d'eau dans l'étang de Nexou pendant les années 1877 et 1878, et a mis à sa charge les frais d'expertise et de tierce expertise;

Ce faisant, attendu qu'il résulte de l'instruction qu'à raison du volume du cours d'eau la prise d'eau de la compagnie n'a exercé en fait aucune influence sur le fonctionnement de l'usine, décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle; condamner le sieur Frugier à lui restituer les sommes qu'elle aurait payées en exécution de l'arrêté attaqué, avec intérêts; condamner ledit sieur Frugier en tous dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense du sieur Frugier... tendant au rejet de la requête avec dépens, attendu que la prise d'eau de la compagnie retire à l'usine pendant quatre mois chaque année un volume d'eau auquel ladite usine a droit, en vertu de titres réguliers de son établissement; que le dommage qui en résulte a été équitablement arbitré par l'arrêté attaqué;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, et 16 septembre 1807;

Vu l'article 1153 du Code civil;

Considérant qu'il n'est pas justifié que la prise d'eau établie par la compagnie d'Orléans dans l'étang de Nexou, laquelle ne consomme que 40 mètres cubes environ d'eau par jour, alors que le débit journalier du ruisseau qui alimente l'étang, constaté à l'époque des basses eaux n'est pas inférieur à 5 000 mètres cubes, ait causé un préjudice appréciable à l'usine du sieur Frugier pendant les années 1877 et 1878; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie d'Orléans à une indemnité envers le sieur Frugier, et qu'il y a lieu d'annuler son arrêté;

Considérant, dès lors, que la compagnie aura droit au remboursement de la somme qu'elle aurait payée au sieur Frugier, en exécution dudit arrêté, avec les intérêts à partir du 6 mai 1879, jour de la demande desdits intérêts, si elle justifie du payement de ladite somme antérieurement à cette date... (Arrêté annulé. Le

sieur Frugier remboursera à la compagnie d'Orléans les sommes qui lui auraient été payées en exécution dudit arrêté, avec les intérêts à partir du 6 mai 1879, si la compagnie justifie du payement par elle fait de ladite somme antérieurement à cette date. Frais d'expertise à la charge du sieur Frugier. Sieur Frugier condamné aux dépens.)

(N° 430)

[15 mai 1881.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Digue. — Syndicat. — Répartition de dépenses. — Intérêts de taxes (*). (Syndicat des Molières du Mollenel de Saint-Valery sur Somme contre la Compagnie du Chemin de fer du Nord.) — *Question de savoir si un syndicat, qui avait avancé des fonds pour l'exécution de travaux définitifs, était en droit d'exiger les intérêts de ses avances à partir du jour où il les avait faites, en même temps que les taxes imposées aux intéressés pour le couvrir desdites avances?* Résolu négativement. — *Dans l'espèce, mais par le motif que le syndicat ne justifiait d'aucun rôle régulier ayant mis à la charge des propriétaires les intérêts qui auraient été dus par eux jusqu'au jour où le rôle a été rendu exécutoire par le Préfet* (**). *Lorsque, par suite de la réclamation d'un propriétaire, il a été nécessaire de procéder à une nouvelle assiette de la taxe et qu'il en est résulté des retards pour le recouvrement, le syndicat ne peut pas demander à ce contribuable les intérêts de la somme mise définitivement à sa charge. — Les taxes relatives aux travaux de défense contre les inondations sont recouvrables dans les mêmes formes que les contributions directes, à l'égard desquelles aucune disposition de loi n'autorise la demande des intérêts* (***). *Appréciation du degré d'utilité que diverses propriétés ont retirée des travaux exécutés par un syndicat : division des terrains en plusieurs classes, avec attributions de coefficients variables pour chacune d'elles ; répartition de la dépense proportionnelle aux coeffi-*

(*) Voir l'arrêt du 19 mai 1876, syndicat du Mollenel, *Ann.* 1878, p. 122.

(**-***) Pour les intérêts des sommes réclamées sous forme de taxes en vertu d'un rôle rendu exécutoire, la jurisprudence ne laisse aucun doute (29 novembre 1866, chemin de Lyon, *Ann.* 1868, p. 245); — (21 novembre 1873, syndicat de la Camargue, *Ann.* 1876, p. 239). — Il en est de même des intérêts des taxes dont le contribuable obtient le remboursement (12 janvier 1860, Fisson, 23 fé-

cients. — Décidé que ce mode de procéder répondait aux principes constitutifs du syndicat et aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807.

Vu la requête... pour le syndicat des Molières du Mollenel de Saint-Valery sur Somme... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 novembre 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Somme a réduit à la somme de 11 230 francs la part contributive mise à la charge de la compagnie du Chemin de fer du Nord dans la dépense des travaux d'endiguement exécutés par le syndicat;

Ce faisant, attendu que les experts dont le conseil de préfecture a homologué le rapport ont, à l'effet d'établir la part contributive de

---

vrier 1861 (Dubuc, *Ann.* 1861, p. 297); — 4 mars 1865), (ville du Mans, *Ann.* 1865, p. 559); — 30 janvier 1866, (ville du Mans, *Ann.* 1867 p. 37).

Quant aux intérêts des avances qui ont couru avant l'émission du rôle, alors que les travaux n'étaient peut-être pas achevés et que la répartition de la dépense n'avait pu encore être faite, peuvent-ils être encore ajoutés au capital pour être compris dans le rôle et transformés en taxes à recouvrer? Sans trancher expressément cette question, l'arrêt se borne à écarter la demande par le motif que le syndicat ne peut réclamer aux propriétaires que les sommes portées au rôle et que le rôle produit ne contient aucune somme représentant les intérêts qui auraient été dus au moment de son émisssion, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1865. Mais il serait difficile de refuser au syndicat, soit les intérêts de ses avances à partir du jour où elles sont constatées, soit les intérêts qu'il a payés à un tiers, si les travaux ont été exécutés au moyen d'un emprunt. En effet, pour les avances que les membres du syndicat auraient faites de leurs deniers personnels, comme mandataires, l'article 2001 du Code civil est positif. D'autre part, les intérêts des sommes empruntées constituent en réalité, un capital déboursé, et portant une véritable avance dont l'intérêt est dû comme celui de la somme principale elle-même. — Voir Dalloz, v° *Mandat*, n°s 349 et 360. — Tous ces intérêts devront donc être englobés avec le capital dans le rôle préparé par le syndicat et soumis à l'approbation du Préfet, sauf aux redevables à contester les éléments du rôle dans les trois mois de sa mise en recouvrement. Il ne faudrait pas que l'assimilation aux contributions directes, qui a pour but de faciliter la rentrée des taxes par une voie plus rapide et plus énergique, pût se retourner contre ceux en faveur de qui elle a été introduite. Le système contraire, s'il était admis, obligerait les syndicats à n'entreprendre aucun travail avant que les fonds, ou au moins la majeure partie, aient été préalablement versés, et à faire, s'il y avait lieu, des appels de fonds complémentaires au fur et à mesure des besoins. Il est inutile d'insister sur les inconvénients que présenterait cette façon de procéder.

En raisonnnant ainsi, nous nous plaçons dans l'hypothèse d'un mandat exprès ou tacite, mais non contestable. S'il y avait eu simple gestion d'affaires et qu'on déniât la possibilité d'appliquer l'article 2001, la question se compliquerait du point de départ des intérêts. — Voir *suprà*, 13 avril 1881, Amé, p. 952.

la compagnie, procédé à une classification arbitraire des terrains en cinq catégories, auxquelles ils ont attribué des coefficients approximatifs de plus-value, et qu'ils sont arrivés par voie de tâtonnements à faire concorder l'ensemble des valeurs attribuées aux différentes propriétés avec le total de la dépense à répartir; qu'ainsi ils n'ont pas tenu compte des véritables éléments d'estimation; qu'ils auraient dû apprécier d'une part la plus-value procurée aux terrains renclos et, d'autre part, l'économie réalisée par la compagnie du Nord sur l'entretien de ses ouvrages par suite de l'existence des travaux, et répartir proportionnellement la dépense; attendu de plus que les syndics ayant fait l'avance des sommes qui, en fin de compte, doivent demeurer à la charge de la compagnie, ont droit aux intérêts desdites sommes à partir du jour de leur avance; fixer à 27 893f,68 la part contributive de la compagnie, allouer au syndicat les intérêts de cette somme à partir du 1er juillet 1880, et mettre les frais de l'expertise à la charge de la compagnie;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des chemins de fer du Nord... tendant au rejet du pourvoi du syndicat par les motifs que les experts ont fait une juste appréciation du degré d'intérêt des différentes propriétés comprises dans l'ensemble des terrains protégés, et qu'ils ont réparti équitablement la dépense; que les taxes syndicales étant recouvrables, comme en matière de contribution directe, le syndicat ne saurait prétendre aux intérêts de la somme mise définitivement à la charge de la compagnie; tendant en outre, par voie de recours incident, à ce que la compagnie ne soit appelée à participer qu'aux travaux de consolidation des digues et non à la répartition des dégâts causés par l'action des flots en 1863, la compagnie ne pouvant être rendue responsable de ces dégâts et ayant exprimé formellement ses réserves sur le défaut de solidité des travaux; tendant enfin à la mise des frais de l'expertise à la charge du syndicat...;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Sur le recours du syndicat des Molières du Mollenel :

Considérant que, pour arriver à la fixation du degré d'intérêt des différentes propriétés protégées par les travaux de défense, les experts ont distribué les terrains en cinq classes et attribué à ces classes des coefficients variables suivant le degré de danger dont elles se trouvent préservées par suite de la construction des digues; qu'ensuite ils ont réparti la dépense des travaux proportionnellement aux coefficients; que ce mode de procéder répond

à la fois aux principes constitutifs du syndicat et aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807; que, d'autre part, le syndicat ne justifie point qu'il ait été attribué aux terrains appartenant à la compagnie des coefficients trop peu élevés, ni qu'en fixant à 11 230f,52 la part contributive de la compagnie les experts et le conseil de préfecture aient fait une appréciation insuffisante du degré d'intérêt de la compagnie aux travaux de défense;

Sur le recours incident de la compagnie du chemin de fer du Nord :

Considérant que les digues du Mollenel, dès leur établissement et par le fait même de leur construction, ont diminué les dangers auxquels se trouvaient exposés les ouvrages du chemin de fer du Nord; que si, après les tempêtes survenues au mois de janvier 1863 et les dégâts qui en ont été la suite, la solidité des digues a été reconnue insuffisante pour leur permettre de résister à l'action des flots au cas où elle se produirait avec une violence exceptionnelle, la compagnie ne saurait soutenir qu'elle n'a point profité des travaux de défense dans leur état primitif et qu'en conséquence elle ne doit pas être appelée à participer à la réparation des dégâts survenus en 1863; que, dès lors, il n'y a point lieu de faire droit au recours incident de la compagnie;

Sur les intérêts :

Considérant que le syndicat ne justifie point qu'aucun rôle régulièrement émis ait placé à la charge de la compagnie les intérêts qui auraient été dus par cette dernière jusqu'au 24 avril 1865; que, dès lors, le syndicat n'était pas fondé à réclamer l'attribution desdits intérêts en même temps que la taxe mise à la charge de la compagnie par arrêté préfectoral du 24 avril 1865;

Considérant, d'autre part, en ce qui concerne les intérêts échus postérieurement à cette date, que les taxes relatives aux travaux de défense contre les inondations sont, en vertu de l'article 3 de la loi du 14 floréal an XI, recouvrables dans les formes établies pour les contributions directes, et que si, par suite de la réclamation formée par un contribuable, il est nécessaire de procéder à une nouvelle assiette de la taxe et qu'il en résulte des retards pour le recouvrement, aucune disposition de loi n'autorise à la faire payer les intérêts de la taxe; qu'ainsi le syndicat des Molières du Mollenel n'est pas fondé à réclamer les intérêts de la somme mise définitivement à la charge de la compagnie du Nord dans la dépense des travaux de protection exécutés par le syndicat... (Requête rejetée. Recours incident rejeté.)

(N° 431)

[13 mai 1881.]

Cours d'eau navigables. — Curage. — Taxes. — Syndicat constitué par arrêté préfectoral. — Modification des anciens usages (curages annuels d'un fossé qui serait une propriété privée : élargissement et approfondissement ordonnés et non simple curage). — Compétence du conseil de préfecture. — (Sieur Arrérat.) — *Le conseil de préfecture, compétent en vertu de la loi du 14 floréal an XI pour statuer sur toutes les réclamations relatives aux rôles de répartition des frais de curage, méconnait ses pouvoirs en refusant d'examiner si les taxes imposées par un arrêté préfectoral sont conformes à la loi. — Peu importe d'ailleurs que, devant le conseil de préfecture, le réclamant ait déclaré qu'il ne demandait l'annulation ni de l'arrêté constituant le syndicat ni des arrêtés prescrivant le curage, lorsqu'il résulte des termes de cette déclaration qu'il n'a pas entendu renoncer à faire valoir ses moyens tirés de la violation de la loi de floréal an XI* (*).

Vu les requêtes... pour le sieur Arrérat... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 17 mai 1878 par lequel le conseil de préfecture de Vaucluse n'a fait droit qu'en partie à sa demande en décharge de la taxe à laquelle il a été imposé en 1875, sur le rôle du syndicat de curage et d'entretien des fossés de Cadenet ;

Ce faisant, attendu que l'arrêté préfectoral du 17 février 1862, qui a constitué le syndicat, a modifié les usages d'après lesquels il était pourvu antérieurement à l'entretien des fossés auxquels il s'applique, notamment en prescrivant qu'il soit procédé à des curages annuels; que le fossé de la Boulade n'est pas un cours d'eau d'intérêt général, qu'il est la propriété du sieur Arrérat et ne pouvait dès lors être compris au nombre des fossés dont le curage est

(*) Voir 4 août 1876, Lhotte, *Ann.* 1878, p. 822; — 26 janvier 1870, Verdollet, *Ann.* 1871, p. 299 et le renvoi. — Sur la compétence de la juridiction administrative contentieuse ou de l'autorité judiciaire pour apprécier la légalité de certains actes, que l'on prétend entachés d'excès de pouvoirs ; — 9 février 1870, chemin du Nord, *Ann.* 1871, p. 305.

Vu le recours... pour le syndicat des Agadis de Padirac... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 13 avril 1878, par lequel le conseil de préfecture du département du Lot a interprété un précédent arrêté rendu par lui le 6 décembre 1877, à l'occasion d'une réclamation formée par les sieurs Virolles et autres contre les taxes syndicales qui leur avaient été réclamées;

Ce faisant, attendu que le syndicat des Agadis de Padirac, s'est formé en association syndicale libre le 6 mai 1866 et a été converti en association autorisée par arrêté préfectoral du 5 octobre 1866; que cet arrêté a été rapporté, il est vrai, le 5 mars 1869, comme n'ayant pas été précédé de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi; mais qu'un nouvel arrêté préfectoral, en date du 21 mai 1870, a constitué définitivement le syndicat en association syndicale autorisée; que les sieurs Virolles et autres, portés en 1872 sur les rôles du syndicat, ont demandé à être déchargés

---

investies de l'autorisation à certains égards, tout en restant libres. Il y aurait ainsi trois sortes d'associations syndicales : celles qui seraient entièrement libres; celles qui, voulant rester libres, auraient demandé et obtenu une autorisation restreinte leur conférant seulement les avantages énumérés aux articles 18 et 19 du titre III de la loi de 1865; enfin les associations autorisées proprement dites avec toutes les conséquences, obligations et droits énumérés au titre III. L'idée d'une association intermédiaire ou mixte est-elle entrée dans les prévisions du législateur de 1865? Trouve-t-elle sa justification certaine dans les termes de l'article 8? Des raisons de douter peuvent être émises en présence de la volonté maintes fois exprimée, lors de la discussion de la loi, de ne reconnaître que deux sortes d'associations : 1° *libres;* 2° *autorisées,* et de laisser en dehors de l'intervention administrative celles qui conservent le caractère d'associations libres (Voir articles 2 et 5); — *Dictionnaire* de Block, v° *Syndicats*, t. II, p. 1694, 1696; — *Journal administratif* de Chauveau, 1866, p. 505, n° 110, p. 545, n° 134). Il est vrai que l'article 8, en admettant, pour les associations libres, la faculté de *se convertir en associations autorisées,* énonce que la transformation leur permettra de jouir des avantages accordés à ces dernières associations par les articles 15 à 19. Mais le simple rappel de cette prérogative a-t-il pour but de limiter les effets de la transformation régulièrement autorisée et d'écarter, à l'égard des associations libres qui se sont *converties en associations autorisées,* l'application des articles suivants (articles 20 et 26, titres III et IV), lesquels, dès lors, ne régiraient que les associations absolument inexistantes avant que leur réunion ait été provoquée par les intéressés ou par l'Administration dans les termes de l'article 9? S'il en est ainsi, il faut refuser aux anciennes associations libres converties le bénéfice des articles 13 et 14, tandis qu'on leur appliquerait les articles 15 à 19, qui concernent, aussi bien que les précédents, les associations autorisées et non les associations libres (compétence du conseil de préfecture, apurement des comptes, droit d'expropriation, établissement de servitudes). Ce résultat serait assez étrange. Nous aimerions mieux admettre que l'arrêté de 1866 n'a pu produire aucun effet parce qu'il a été rapporté comme entaché de vices de formes.

H. D.

de toute cotisation par le motif qu'ils ne faisaient pas partie de l'association; que le conseil de préfecture, dans l'article 1er de son arrêté du 6 décembre 1877 a rejeté leur prétention et a décidé que les sieurs Virolles et autres faisaient régulièrement partie de l'association; que la conséquence de cette décision devait être que les sieurs Virolles et autres seraient tenus d'acquitter leurs cotisations; que, néanmoins, par un article 2, le conseil de préfecture a décidé que les sieurs Virolles et autres ne seraient tenus que des cotisations relatives aux travaux postérieurs à l'autorisation préfectorale du syndicat; qu'en fait la plus grande partie ou la totalité des taxes réclamées étaient relatives à des travaux antérieurs à l'arrêté du 21 mai 1870; qu'ainsi le conseil de préfecture a dû viser, dans son article 2, l'autorisation préfectorale donnée le 5 octobre 1866; sans quoi son arrêté contiendrait une anomalie, et l'article 2 détruirait la décision contenue dans l'article 1er; qu'en effet, les clauses douteuses doivent s'interpréter de préférence dans le sens où elles peuvent produire un effet; que, par suite, il y a lieu d'annuler l'arrêté du 13 avril 1878, par lequel le conseil de préfecture a déclaré que l'article 2 de l'arrêté du 6 décembre 1877 visait l'autorisation de 1870 et de déclarer que ledit article visait l'autorisation du 5 octobre 1866;

Vu les observations en défense présentées pour les sieurs Virolles et autres... tendant au rejet du pourvoi par les motifs que l'arrêté du conseil de préfecture n'offre aucune antinomie; que si les sieurs Virolles et autres sont déclarés, par ledit arrêté, faire partie de l'association, il est déclaré en même temps qu'ils ne doivent pas contribuer aux dépenses antérieures à 1870; qu'en effet, l'arrêté a fait mention, dans ses visas, de la seule autorisation préfectorale du 21 mai 1870; qu'il n'a fait aucune mention de l'autorisation de 1866, laquelle a d'ailleurs été rapportée en 1869; que, d'ailleurs, les sieurs Virolles et autres ayant toujours refusé d'entrer dans l'association libre, il était juste de les exonérer de toutes les taxes afférentes aux travaux exécutés par une association dont ils ne faisaient pas partie...;

Vu la loi du 21 juin 1865;

Considérant que les sieurs Virolles et autres soutenaient devant le conseil de préfecture qu'ils devaient obtenir décharge des cotisations auxquelles ils avaient été imposés, par le motif qu'ils ne faisaient pas partie de l'association; que le conseil de préfecture, par l'article 1er de l'arrêté dont l'interprétation est demandée, a rejeté cette prétention et a décidé que les formalités prescrites par le titre III de la loi du 21 juin 1865 ayant été accomplies, l'as-

sociation avait été définitivement constituée, par l'arrêté préfectoral du 21 mai 1870, en association autorisée dans le sens du titre III de ladite loi; que, par suite, les sieurs Virolles et autres avaient pu être valablement contraints d'entrer dans l'association;

Mais, considérant que la plus grande partie des taxes réclamées aux sieurs Virolles et autres était relative à des travaux antérieurs à la constitution de l'association autorisée; que si, par un arrêté précédent, en date du 5 octobre 1866, le Préfet du Lot avait déclaré convertir en association autorisée l'association syndicale libre des Agadis de Padirac, cet arrêté n'avait eu pour but et n'a eu pour effet que d'attribuer à l'association les avantages résultant des articles 15 à 19 de la loi du 21 juin 1865, et consistant notamment dans l'entremise du percepteur des contributions directes et dans la compétence du conseil de préfecture; mais que ledit arrêté, rendu par application de l'article 8 de la loi précitée, ne pouvait avoir pour effet de contraindre la minorité à entrer dans l'association, qui n'en restait pas moins une association libre dont les sieurs Virolles et autres avaient refusé de faire partie; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture, en décidant dans son article 2 que les cotisations des sieurs Virolles et autres n'auraient pour objet que les travaux postérieurs à l'autorisation préfectorale pour la constitution du syndicat des Agadis de Padirac, a entendu viser l'autorisation du 21 mai 1870, laquelle a eu seule pour effet de faire entrer les sieurs Virolles et autres dans l'association et de leur créer des obligations à l'égard du syndicat; que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par l'arrêté du 13 avril 1878, déclaré que l'autorisation préfectorale visée dans l'article 2 de l'arrêté du 6 décembre 1877 est l'autorisation de 1870... (Rejet.)

(N° 433)

[13 mai 1881.

Travaux publics. — Construction d'un fort. — Cahier des charges du génie du 7 mai 1857. — (Sieurs Sogno et Mottet contre le Ministre de la Guerre.) — *Demande de résiliation et d'indemnité fondée sur ce que, par suite des exigences des officiers ou du retard dans les payements d'acomptes à raison des travaux faits, les entrepreneurs ont été forcés d'augmenter leur fonds de roulement: rejet : ils ne justifient pas d'ordres exprès, et, en outre, ils se sont*

mis en avance de leur propre initiative. — Pour déterminer le montant des onze douzièmes constituant le maximum des acomptes auxquels l'entrepreneur a droit au cours des travaux, il n'y a pas lieu de tenir compte du prix du matériel par une autre caution — Il faut tenir compte seulement du montant des travaux exécutés.— Remplacement d'une caution présentée par l'entrepreneur. — Exécution des travaux confiée à cette caution; expulsion d'un commis. — Droits de l'Administration : pas d'indemnité. — Ordres contradictoires ayant occasionné un trouble dans la marche de l'entreprise et des fausses manœuvres, mais n'ayant pas modifié les bases du contrat : non-lieu à la résiliation, mais droit éventuel à des dommages-intérêts. — Expertise ordonnée avant faire droit par le Conseil d'État pour établir l'existence et l'importance du préjudice. — Experts à désigner par les parties et par le Ministre de la Guerre, sinon d'office par le président de la section du contentieux qui désignera aussi le tiers expert : serment à prêter devant le Préfet du département : rapports à déposer au secrétariat du contentieux. — Sable : difficulté imprévue d'extraction : prix nouveau : expertise; augmentation de prix pour lavage du sable de carrière : difficulté réglée par convention : rejet. — Moellons : extractions dans les conditions prévues : pas d'indemnité. — Déblais : aucune difficulté imprévue : rejet. — Parements taillés à la fine pointe : aucun ordre produit : rejet. — Demande d'indemnité à raison de l'augmentation des transports et de la hausse de la main-d'œuvre : prix prévu au bordereau : rejet. — Mise en régie prononcée parce que l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux ordres de service relatifs au nombre des ouvriers et à l'activité à donner aux travaux : pas d'indemnité : demande de prix du matériel : rejet : le matériel a été employé dans des conditions normales et comme conséquence de la régie. Demande du payement immédiat des travaux dus. Retard résultant du refus par l'entrepreneur de signer les attachements : rejet.

Vu 1° la requête... pour le sieur Charles Sogno... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 10 février 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a rejeté leur demande en résiliation, en indemnité et en suppléments de prix;

Ce faisant, allouer aux requérants les conclusions prises devant le conseil de préfecture, spécialement, déclarer l'entreprise résiliée et condamner l'État à 100 000 francs de dommages-intérêts, attendu : 1° que, par suite de retards dans les payements, les requérants ont dû porter leur fonds de roulement au delà de la somme à laquelle ils étaient tenus d'après les dispositions combi-

sociation avait été définitivement constituée, par l'arrêté préfectoral du 21 mai 1870, en association autorisée dans le sens du titre III de ladite loi; que, par suite, les sieurs Virolles et autres avaient pu être valablement contraints d'entrer dans l'association ;

Mais, considérant que la plus grande partie des taxes réclamées aux sieurs Virolles et autres était relative à des travaux antérieurs à la constitution de l'association autorisée; que si, par un arrêté précédent, en date du 5 octobre 1866, le Préfet du Lot avait déclaré convertir en association autorisée l'association syndicale libre des Agadis de Padirac, cet arrêté n'avait eu pour but et n'a eu pour effet que d'attribuer à l'association les avantages résultant des articles 15 à 19 de la loi du 21 juin 1865, et consistant notamment dans l'entremise du percepteur des contributions directes et dans la compétence du conseil de préfecture; mais que ledit arrêté, rendu par application de l'article 8 de la loi précitée, ne pouvait avoir pour effet de contraindre la minorité à entrer dans l'association, qui n'en restait pas moins une association libre dont les sieurs Virolles et autres avaient refusé de faire partie; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture, en décidant dans son article 2 que les cotisations des sieurs Virolles et autres n'auraient pour objet que les travaux postérieurs à l'autorisation préfectorale pour la constitution du syndicat des Agadis de Padirac, a entendu viser l'autorisation du 21 mai 1870, laquelle a eu seule pour effet de faire entrer les sieurs Virolles et autres dans l'association et de leur créer des obligations à l'égard du syndicat; que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par l'arrêté du 13 avril 1878, déclaré que l'autorisation préfectorale visée dans l'article 2 de l'arrêté du 6 décembre 1877 est l'autorisation de 1870... (Rejet.)

(N° 433)

[13 mai 1881.

Travaux publics. — Construction d'un fort. — Cahier des charges du génie du 7 mai 1857. — (Sieurs Sogno et Mottet contre le Ministre de la Guerre.) — *Demande de résiliation et d'indemnité fondée sur ce que, par suite des exigences des officiers ou du retard dans les payements d'acomptes à raison des travaux faits, les entrepreneurs ont été forcés d'augmenter leur fonds de roulement : rejet : ils ne justifient pas d'ordres exprès, et, en outre, ils se sont*

mis en avance de leur propre initiative. — Pour déterminer le montant des onze douzièmes constituant le maximum des acomptes auxquels l'entrepreneur a droit au cours des travaux, il n'y a pas lieu de tenir compte du prix du matériel par une autre caution — Il faut tenir compte seulement du montant des travaux exécutés.— Remplacement d'une caution présentée par l'entrepreneur. — Exécution des travaux confiée à cette caution; expulsion d'un commis. — Droits de l'Administration : pas d'indemnité. — Ordres contradictoires ayant occasionné un trouble dans la marche de l'entreprise et des fausses manœuvres, mais n'ayant pas modifié les bases du contrat : non-lieu à la résiliation, mais droit éventuel à des dommages-intérêts. — Expertise ordonnée avant faire droit par le Conseil d'État pour établir l'existence et l'importance du préjudice. — Experts à désigner par les parties et par le Ministre de la Guerre, sinon d'office par le président de la section du contentieux qui désignera aussi le tiers expert : serment à prêter devant le Préfet du département : rapports à déposer au secrétariat du contentieux. — Sable : difficulté imprévue d'extraction : prix nouveau : expertise; augmentation de prix pour lavage du sable de carrière : difficulté réglée par convention : rejet. — Moellons : extractions dans les conditions prévues : pas d'indemnité. — Déblais : aucune difficulté imprévue : rejet. — Parements taillés à la fine pointe : aucun ordre produit : rejet. — Demande d'indemnité à raison de l'augmentation des transports et de la hausse de la main-d'œuvre : prix prévu au bordereau : rejet. — Mise en régie prononcée parce que l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux ordres de service relatifs au nombre des ouvriers et à l'activité à donner aux travaux : pas d'indemnité : demande de prix du matériel : rejet : le matériel a été employé dans des conditions normales et comme conséquence de la régie. Demande du payement immédiat des travaux dus. Retard résultant du refus par l'entrepreneur de signer les attachements : rejet.

Vu 1° la requête... pour le sieur Charles Sogno... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 10 février 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a rejeté leur demande en résiliation, en indemnité et en suppléments de prix;

Ce faisant, allouer aux requérants les conclusions prises devant le conseil de préfecture, spécialement, déclarer l'entreprise résiliée et condamner l'État à 100 000 francs de dommages-intérêts, attendu : 1° que, par suite de retards dans les payements, les requérants ont dû porter leur fonds de roulement au delà de la somme à laquelle ils étaient tenus d'après les dispositions combi-

nées de l'article 2 du devis général du 7 mai 1857 et de l'article 2 du cahier des charges de l'entreprise ; 2° que l'exécution des travaux a été entravée par des ordres contradictoires relatifs aux approvisionnements en chaux et en ciment et à la marche à suivre dans la construction de la route, et par le renvoi successif du sieur Bernard Sogno, caution et associé du sieur Charles Sogno, du sieur Bovini, commis de l'entreprise, et enfin du sieur Charles Sogno lui-même ; 3° que le sable de carrière n'a pu être extrait dans les conditions prévues par le cahier des charges ; augmenter de 4 francs par mètre cube le prix du sable de carrière, allouer 7 francs par mètre cube pour le lavage du sable, porter à 6 francs le prix des moellons extraits des carrières voisines du fort, allouer un prix supplémentaire pour les déblais de la route, à raison des conditions difficiles dans lesquelles ce travail a été exécuté, allouer un supplément de prix pour les parements exécutés à la fine pointe, et augmenter de 20 francs par tonne et par kilomètre le prix des transports, le tout avec intérêts et dépens ;

Vu : 2° la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour les sieurs Sogno et Mottet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 24 avril 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a rejeté leur réclamation contre la mise en régie de leur entreprise prononcée par décision ministérielle du 25 novembre 1876 ;

Ce faisant, déclarer que la mise en régie n'était pas justifiée, ordonner la restitution du matériel saisi, condamner l'État à payer aux requérants des dommages-intérêts à fixer, et en outre la somme de 44 000 francs qui leur est due sur les travaux exécutés, le tout avec intérêts et dépens ; subsidiairement, ordonner une enquête sur les faits allégués de part et d'autre pour, sur le vu de cette enquête, être statué définitivement ;

Vu le mémoire en défense présenté par le Ministre de la Guerre... tendant au rejet des pourvois, par les motifs qu'aucun des faits allégués par les requérants, en admettant qu'ils fussent établis, ne leur donnerait droit à résiliation par application des dispositions du devis général du 7 mai 1857, ni ne constituerait une violation des clauses essentielles du contrat ; que, d'ailleurs, ces faits ne sont pas justifiés et qu'ainsi il n'y a pas lieu à indemnité ; que les requérants ne peuvent revenir sur les prix du bordereau qui ont été acceptés par eux ; qu'enfin, la mise en régie était justifiée par la lenteur et la négligence apportées par les requérants dans l'exécution des travaux ;

Vu le mémoire additionnel... par lequel le sieur Sogno expose

que le devis général du 7 mai 1857, sous l'empire duquel a été passée l'adjudication, n'autorisait en aucun cas l'Administration à prendre possession du matériel, et conclut, en conséquence, par addition à ses précédentes conclusions, à ce qu'il plaise au Conseil condamner l'État à lui rembourser la somme de 155 000 francs, représentant la valeur du matériel décrit au procès-verbal dressé le 8 décembre 1876, avec intérêts; subsidiairement, ordonner une expertise pour déterminer cette valeur; condamner en outre l'État à lui payer une indemnité annuelle de 20 000 francs avec intérêts pour le préjudice résultant de la privation du matériel indispensable à l'exercice de sa profession; allouer, en outre, les intérêts des intérêts échus depuis plus d'une année;

Vu le devis général du 7 mai 1857;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés ont trait à des contestations nées dans la même entreprise; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

En ce qui concerne la demande en résiliation et en 100 000 francs d'indemnité;

Sur le moyen tiré de ce que, par suite, soit des exigences des officiers chargés de la direction des travaux, soit de retards apportés au payement des acomptes, les requérants auraient dû porter leur fonds de roulement à une somme très supérieure à celle qu'indiquait l'article 2 du devis général du 7 mai 1857, combiné avec l'article 2 du cahier des charges de l'entreprise:

Considérant, d'une part, que les requérants ne justifient ni d'ordres exprès qui leur aient prescrit de porter leur fonds de roulement au delà de la somme prévue par les dispositions combinées de l'article 2 du devis général et de l'article 2 du cahier des charges de l'entreprise ni d'ordres relatifs à la marche à imprimer aux travaux qui auraient eu indirectement le même effet;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 56 du devis général, les acomptes payés en cours d'exécution ne peuvent excéder les onze douzièmes de la dépense effective; qu'aux termes de l'article 23, le matériel de l'entreprise est au compte de l'entrepreneur, et qu'ainsi la dépense prévue par l'article 56 est seulement celle qui résulte de l'application des prix du marché aux travaux exécutés; que, d'après les articles 49, 52, 53 et 54, les ouvrages exécutés et les sommes dues sont constatés au moyen d'inscriptions portées sur les carnets tenus par les officiers chargés des ateliers et signées par l'entrepreneur; qu'il résulte de l'instruction que l'Administration a payé les acomptes dus, non seule-

ment sur les dépenses ainsi constatées, mais même sur des ouvrages au mesurage desquels l'entrepreneur, bien que dûment convoqué, n'avait pas assisté, mais dont l'inscription était définitive, aux termes de l'article 49, § 2, malgré l'absence de sa signature, parce que les mesures n'étaient pas susceptibles de vérification ultérieure; que, dans ces circonstances, en admettant que les requérants se soient mis en avance comme ils l'indiquent, ils l'ont fait de leur propre initiative et ne peuvent, dès lors, réclamer de ce chef ni la résiliation de leur entreprise, ni une indemnité;

Sur le moyen tiré du remplacement du sieur Bernard Sogno, caution du sieur Charles Sogno, par le sieur Mottet, et du renvoi du sieur Bovini, commis de l'entreprise et du sieur Charles Sogno :

Considérant que le sieur Mottet a été substitué comme caution au sieur Bernard Sogno de son plein gré et sur la présentation du sieur Charles Sogno, qu'en prononçant l'expulsion du sieur Bovini, l'Administration n'a fait qu'user des pouvoirs qu'elle tenait de l'article 19 du devis général; qu'elle n'a donc encouru de ce chef aucune responsabilité; que l'ordre de service du 21 août 1876 n'a pas interdit au sieur Charles Sogno l'accès du chantier; qu'il s'est borné à lui retirer la conduite des travaux et à sommer le sieur Mottet de se charger de leur exécution; que cette mesure a été prise en vertu des articles 14 et 44 du devis général, et qu'elle était justifiée par le fait que le sieur Sogno ne s'était pas conformé aux prescriptions contenues dans les ordres des 2, 30 juin et 31 juillet;

Sur le moyen tiré du préjudice résultant des contradictions qu'auraient présentées les ordres successivement donnés quant aux approvisionnements en chaux et en ciment et à la marche à suivre pour la construction de la route :

Considérant que les sieurs Sogno et Mottet allèguent que des contradictions existant entre les ordres successivement donnés, alors que les commandes étaient faites et les travaux en cours d'exécution, auraient apporté dans la marche de l'entreprise un trouble d'où serait résulté pour eux un préjudice considérable;

Considérant que les faits allégués par les requérants ne constitueraient pas une modification des bases du contrat de nature à motiver la résiliation de l'entreprise, mais que, s'ils étaient justifiés, ils leur donneraient droit à indemnité; que l'état de l'instruction ne permet pas au Conseil d'apprécier si les variations que présentent les ordres relatifs aux approvisionnements en chaux et en ciment et à la marche à suivre pour la construction de la route

ont entraîné des fausses manœuvres; que, dans ces circonstances, il y a lieu, conformément aux conclusions prises devant le conseil de préfecture et renouvelées devant le Conseil d'État, d'ordonner une expertise à l'effet de rechercher si, eu égard à la quantité et à la qualité des approvisionnements et à l'état d'avancement des travaux, ces variations ont eu des conséquences dommageables pour les requérants, et, en cas d'affirmative, d'évaluer le préjudice par eux souffert, pour être ensuite statué par le Conseil ce qu'il appartiendra ;

Sur le moyen tiré de la difficulté imprévue d'extraction du sable de carrière :

Considérant que les faits allégués de ce chef par les requérants pourraient seulement, s'ils étaient justifiés, donner lieu à une augmentation du prix porté au bordereau pour le sable de carrière, augmentation qui forme un des articles de la demande en suppléments de prix qui sera examinée ci-dessous; qu'il n'y a donc pas lieu de les retenir à l'appui de la demande en résiliation et en indemnité ;

En ce qui concerne la demande en suppléments de prix :

Sur les conclusions tendant à faire augmenter de 4 francs par mètre cube le prix du sable de carrière :

Considérant que, d'après l'article 81 du cahier des charges, le sable de carrière proviendra de toute carrière que l'officier du génie désignera dans un rayon de 500 mètres mesurés horizontalement autour du fort, ou de 2,000 mètres au plus dans des directions telles que le sable n'ait pas à monter pour être amené à pied d'œuvre, et que l'entrepreneur sera obligé d'ouvrir la carrière désignée par l'officier du génie ;

Considérant que les requérants allèguent que, dans le périmètre ainsi défini, il n'existe que des gisements tels que l'exploitation n'en donnait, pour 4 mètres de terre extraite, qu'un mètre de sable mélangé, que le lavage réduisait encore des cinq neuvièmes; qu'ainsi il n'existait pas de carrières de sable proprement dites et que ce ne peut être en prévision de cette situation que le prix du sable de carrière a été fixé par le bordereau des prix à 2f,20.

Considérant que les articulations des requérants sont suffisamment précises; que, si elles étaient reconnues exactes, elles leur donneraient droit, à raison de la difficulté imprévue d'extraction du sable, à un supplément de prix; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'ordonner, conformément à leur demande subsidiaire, qu'elles seront vérifiées par voie d'expertise;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de

7 francs par mètre cube pour lavage du sable de carrière :

Considérant que le n° 100 du bordereau des prix prévoit pour le sable de carrière lavé et passé au tamis, une plus-value de 1f,70 que le Ministre de la Guerre expose que, par une convention passée le 2 août 1876, alors que l'expérience permettait d'apprécier le coût de cette opération, et qui fait en conséquence la loi des parties, cette allocation a été augmentée de 75 centimes; que si la convention dont s'agit n'est pas produite, les requérants n'en contestent pas l'existence; que, dans ces circonstances, ils ne sauraient être admis à réclamer de ce chef une nouvelle augmentation ;

Sur les conclusions tendant à faire porter à 6 francs le prix des moellons extraits de carrières voisines du fort :

Considérant que les requérants fondent cette réclamation sur ce que, d'après l'article 70 du cahier des charges, le prix porté au bordereau pour les moellons trouvés sur place ne devait s'appliquer qu'aux moellons provenant de blocs trouvés à la surface du sol ;

Mais, considérant que l'article 70 prévoit que des carrières pourront être ouvertes, sans augmentation du prix des moellons, jusqu'à deux kilomètres de distance horizontale du fort; que les requérants n'établissent pas et qu'aucune pièce du dossier ne donne lieu de supposer que la carrière qu'ils ont exploitée ne se trouvât pas dans ces conditions;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'un prix supplémentaire pour les déblais de la route :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce travail n'a présenté aucune difficulté qui ne dût entrer dans les prévisions des entrepreneurs ;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'un prix supplémentaire pour parements exécutés à la fine pointe :

Considérant que d'après l'ordre n° 2, du 8 avril 1876, la taille des parements devait être faite à la grosse pointe, et que les requérants ne justifient d'aucun ordre postérieur prescrivant l'emploi de la fine pointe ;

Sur les conclusions tendant à faire augmenter de 20 francs par tonne et par kilomètre le prix des transports :

Considérant que les requérants ne peuvent être admis à revenir, pour un travail exécuté dans les conditions du marché, sur les prix par eux consentis ;

Sur les conclusions tendant à obtenir une augmentation des prix à raison de la hausse de la main-d'œuvre :

Considérant qu'aucune disposition, soit du devis général, soit du cahier des charges de l'entreprise, n'autorise les requérants, par dérogation aux règles du droit commun, à demander une augmentation des prix du bordereau à raison de la hausse qui se serait produite dans la main-d'œuvre;

En ce qui concerne la mise en régie :

Sur les conclusions tendant à faire décider que la mise en régie a été prononcée à tort et qu'ainsi les requérants doivent être affranchis de ses conséquences et ont droit à des dommages-intérêts :

Considérant que la décision prononçant la mise en régie de l'entreprise est fondée sur ce que le sieur Mottet, mis en demeure de continuer les travaux laissés en souffrance par le sieur Sogno, ne donnait pas à ces travaux l'activité nécessaire;

Considérant, sans qu'il soit besoin d'ordonner sur ce point une expertise, qu'il résulte de l'instruction que le sieur Mottet ne s'est pas conformé aux ordres de service des 29 août, 5, 15 et 21 septembre 1876, qui lui prescrivaient d'augmenter le nombre des ouvriers et d'apporter à l'exécution des travaux une activité plus grande; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que la mise en régie de l'entreprise a été prononcée le 25 novembre suivant;

Sur les conclusions du sieur Sogno tendant à faire décider que l'Administration n'avait pas le droit de prendre possession de son matériel et qu'elle doit, en conséquence, lui en payer la valeur telle qu'elle était au moment de la mise en régie, et en outre une indemnité pour privation de jouissance :

Considérant que la régie n'est qu'une voie d'exécution des obligations contractées par l'entrepreneur; qu'il suit de là que l'em-l'emploi par l'Administration du matériel affecté à l'exécution des travaux est la conséquence naturelle de la mise en régie; que la prise de possession du matériel du sieur Sogno ne faisait pas obstacle à ce que celui-ci réclamât, à l'époque fixée pour l'expiration de son marché, la restitution de ce matériel, dont la propriété ne lui était pas contestée, la dépréciation résultant de l'usage normal qui devait en être fait restant d'ailleurs à sa charge; qu'ainsi le sieur Sogno n'est pas fondé à réclamer de l'État la valeur de son matériel à l'époque de la mise en régie et une indemnité pour privation de jouissance;

Considérant, en outre, que si le sieur Sogno se croit fondé à soutenir que, depuis la date à laquelle son marché a expiré, son matériel a été remis au nouvel entrepreneur, il lui appartient de

faire valoir ses droits à cet égard ainsi qu'il avisera, mais que cette question ne peut être portée directement devant le Conseil d'État;

Sur les conclusions tendant à faire condamner l'État à payer immédiatement aux requérants, avec intérêts, la somme de 44 000 francs qui leur serait due aux termes d'une lettre du colonel directeur du génie du 11 janvier 1877 :

Considérant que, de ce qui a été dit plus haut, il résulte que les requérants ont à s'imputer de n'avoir pas signé les attachements constatant les travaux exécutés; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas fondés à se plaindre du retard qui aurait été apporté à la délivrance des mandats... (Requête rejetée. Il sera procédé à une expertise à l'effet : 1° de rechercher si, eu égard à la quantité et à la qualité des approvisionnements et à l'état d'avancement des travaux, les variations des ordres relatifs aux approvisionnements en chaux et en ciment et à la marche à suivre dans l'exécution de la route ont eu des conséquences dommageables pour les requérants et, en cas d'affirmative, d'évaluer le préjudice par eux souffert; 2° de vérifier les articulations des requérants en ce qui concerne les difficultés d'extraction du sable de carrière et de proposer, s'il y a lieu, un prix nouveau pour ce sable. Les experts seront choisis, l'un par les sieurs Sogno et Mottet, l'autre par le Ministre de la Guerre, dans le mois de la signification de la présente décision à la requête de la partie la plus diligente. Faute par les parties ou par l'une d'elles de faire cette désignation dans ledit délai, il y sera procédé d'office par le président de la section du contentieux, qui, en cas de désaccord entre les experts, désignera également le tiers expert. Les experts prêteront serment devant le Préfet de la Savoie. Les procès-verbaux d'expertise et, s'il y a lieu, de tierce expertise, seront déposés au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être statué en ce qu'il appartiendra. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. (Dépens réservés.)

(N° 434)

[13 mai 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Décision de jury d'expropriation. — Délai, pour obtenir l'interprétation, expiré. — Jugement au fond. — Régularité. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur

Reynaud et autres.) — *Lorsqu'un conseil de préfecture, saisi d'une demande en payement de dommages résultant de l'exécution de travaux publics (dans l'espèce, déviation et exhaussement d'une route nationale), impartit, avant de statuer au fond, un délai à l'auteur du dommage pour faire déterminer par l'autorité judiciaire si la décision du jury d'expropriation relative aux terrains employés pour la construction de la route comprenait le dommage causé aux parties non expropriées de ces terrains, ce délai court à partir de l'arrêté du conseil de préfecture nonobstant le pourvoi formé devant le Conseil d'État contre cet arrêté. — Si l'auteur du dommage n'a pas justifié de ses diligences devant l'autorité judiciaire dans le délai imparti, le conseil de préfecture peut connaître du fond de l'affaire.*

Vu la requête... et le mémoire présentés pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 15 décembre 1876 par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a condamné ladite compagnie à payer une indemnité totale de 40 620 francs aux sieurs Reynaud et autres à raison des dommages qu'auraient causés à leurs propriétés la déviation et l'exhaussement de la route nationale n° 6 aux abords de la gare de Modane;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méderranée à payer aux propriétaires ci-dessus désignés une indemnité à raison desdits dommages, avant que l'autorité judiciaire eût décidé si le préjudice dont ils se plaignaient avait été compris dans les éléments de l'indemnité à eux allouée par le jury d'expropriation, ou si elle n'avait pas été prise en considération pour la fixation de ladite indemnité, décider qu'il sera sursis à l'examen de la question du fond jusqu'à ce que le sens et la portée de la décision du jury d'expropriation aient été déterminés par l'autorité judiciaire ordonner la restitution des sommes payées par la compagnie à titre d'indemnité, condamner les sieurs Reynaud et autres à payer les intérêts et les intérêts des intérêts desdites sommes, et à supporter les frais d'expertise et les dépens;

Vu les observations en défense présentées pour les sieurs Reynaud et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi et condamner la compagnie aux dépens par les motifs que le conseil de préfecture de la Savoie, par arrêté du 4 septembre 1874 avait imparti à la compagnie un délai de deux mois pour faire interpréter la décision du jury d'expropriation du 25 juin 1869, et

qu'après l'expiration de ce délai, la compagnie ne pouvait plus demander à l'autorité judiciaire de déterminer le sens et la portée de ladite décision;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil dire qu'il sera sursis à statuer sur la question de savoir si une indemnité est due aux sieurs Reynaud et autres jusqu'à ce que l'interprétation de la décision du jury d'expropriation ait été donnée par l'autorité judiciaire et décider qu'il n'y a lieu en l'état à statuer sur les conclusions de la compagnie tendant à obtenir le remboursement des sommes qu'elle a payées;

Vu les observations nouvelles présentées pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil lui impartir un délai pour demander aux tribunaux judiciaires l'interprétation de la décision du jury d'expropriation: attendu qu'après l'expiration du délai de deux mois fixé par l'arrêté du conseil de préfecture de la Savoie du 4 septembre 1874, ledit Conseil a statué au fond et condamné la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à payer une indemnité aux sieurs Reynaud et autres, et qu'à la suite de cette décision la Cour de Chambéry a déclaré non recevable la demande formée par la compagnie à l'effet de faire déterminer le sens et la portée de la décision du jury d'expropriation du 5 juin 1869; que cependant le conseil de préfecture ne pouvait statuer au fond avant que ladite décision eût été interprétée par l'autorité judiciaire, et que l'expiration du délai fixé par le conseil de préfecture ne pouvait faire obstacle à ce que cette interprétation fût demandée; subsidiairement, réduire le chiffre des indemnités accordées par le conseil de préfecture, conformément aux appréciations de l'expert Guinaud; attendu que les évaluations qui ont servi de base à l'arrêté attaqué sont exagérées;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1867 et la loi du 3 mai 1841;

Considérant que devant le conseil de préfecture la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a soutenu que les indemnités allouées aux sieurs Reynaud et autres par la décision du jury d'expropriation, en date du 25 juin 1869, comprenaient le dommage causé aux parties non expropriées de leurs terrains par la déviation et l'exhaussement de la route nationale n° 6, aux abords de la gare de Modane, et qu'en conséquence le conseil de préfecture, avant de statuer au fond, a imparti à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

un délai de deux mois, à l'effet de faire déterminer par l'autorité judiciaire le sens et la portée de la décision du jury;

Considérant, d'une part, que la compagnie n'a pas, dans ledit délai, justifié de ses diligences à l'effet de faire interpréter la décision du jury; que dès lors, elle n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que, par sa décision en date du 15 décembre 1876, le conseil de préfecture, sans s'arrêter aux moyens et exceptions soulevés par ladite compagnie, a statué au fond sur la demande d'indemnité formée par les sieurs Reynaud et autres;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, qu'en fixant à 40 620 francs le chiffre de l'indemnité totale allouée aux sieurs Reynaud et autres, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire... (Rejet avec dépens.)

(N° 435)

[13 mai 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation de terrains et extraction de matériaux. Prix différent d'après la nature des matériaux extraits (moellons piqués et propres à être mis en œuvre; pierres cassées et débris) (*). — (Sieur Falaise contre sieur Bertrandon.) — *Indemnité allouée pour privation de jouissance et dépréciation définitive d'une parcelle de terrain sur laquelle des débris de toutes sortes ont été déposés et laissés à la fin de l'expertise. Indemnités pour arbres abattus.*

Vu la requête... pour le sieur Falaise... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 11 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Corrèze, statuant définitivement sur l'indemnité due au requérant par le sieur Bertrandon, entrepreneur de travaux publics, pour occupation de terrains et extraction de matériaux, aurait fixé à un chiffre insuffisant le montant de ladite indemnité;

Ce faisant, attendu, en premier lieu que le conseil de préfecture n'a pas fait une évaluation suffisante du cube des matériaux extraits; en deuxième lieu, qu'un précédent arrêté, confirmé en appel par décision du Conseil d'État au contentieux du 19 mai 1876, avait fixé uniformément à 1 franc le prix du mètre cube des-

(*) Comp. l'arrêt du 23 mars 1870 (Baussan. *Annales*, 1871, p. 578).

dits matériaux, et que, néanmoins, l'arrêté attaqué n'alloue que pour une partie de ces matériaux le prix de 1 franc, et pour le surplus le prix de 0f,25 seulement; enfin, que l'indemnité allouée pour privation de jouissance, dépréciation définitive du sol, et valeur des arbres enlevés, serait de tout point insuffisante; allouer au requérant les suppléments d'indemnité demandés sur ces différents chefs, avec intérêts et dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Bertrandon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que le cube des matériaux extraits admis par le conseil de préfecture serait exagéré; d'autre part, que les indemnités pour dommages accessoires réclamées par le sieur Falaise ne seraient pas dues, lesdits dommages étant la conséquence nécessaire de l'exploitation de la carrière et se trouvant compensés par l'allocation du prix des matériaux extraits, réformer l'arrêté attaqué, réduire le montant de l'indemnité totale allouée, dans la mesure déterminée par le recours incident, subsidiairement rejeter la requête du sieur Falaise, avec dépens;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, et le décret du 8 février 1868;

Vu l'article 1153 du Code civil;

En ce qui touche le cube des matériaux extraits :

Considérant que ni le sieur Falaise ni le sieur Bertrandon n'établissent qu'en fixant à 4 217m3,74, conformément à la proposition du tiers expert, le cube des matériaux extraits dont il est dû compte au sieur Falaise par le sieur Bertrandon, le conseil de préfecture ait fait une évaluation inexacte de la quantité desdits matériaux;

En ce qui touche le prix à allouer pour lesdits matériaux d'après leur nature;

Considérant que le sieur Falaise n'est pas fondé à soutenir qu'un précédent arrêté du conseil de préfecture aurait fixé d'avance pour l'avenir, sans distinction entre les matériaux à extraire, et quelle que fût leur nature, un prix uniforme de 1 franc pour lesdits matériaux;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une équitable appréciation de la valeur des matériaux extraits, dont le cube total est fixé comme il est dit ci-dessus à 4 217m3,74, en décidant que le sieur Falaise aura droit à un prix de 1 franc pour 3 000 mètres cubes de pierre de taille et moellons piqués, et de 0f,25 pour le surplus, soit 1 217m3,74 de matériaux consistant en pierres cassées et débris divers, dont l'existence est constatée par

l'instruction; que l'application de ces prix auxdits matériaux d'après leur cube fixé respectivement comme il est dit ci-dessus, fait ressortir au profit du sieur Falaise un supplément d'indemnité de 750 francs;

En ce qui touche les indemnités réclamées pour privation de jouissance et dépréciation définitive de parcelles de terrain;

Considérant qu'il résulte de l'instruction publique que le conseil de préfecture, en décidant, conformément à la proposition du tiers expert, que le sieur Falaise aura droit à une indemnité pour privation de jouissance de 102 ares de terrain pendant trois années, et en fixant à 198f,90 le montant de ladite indemnité, a fait une exacte appréciation des faits de l'affaire;

Mais considérant que le sieur Falaise justifie en outre de la dépréciation définitive d'une parcelle de 51 ares sur laquelle des débris de toute sorte ont été déposés et laissés en fin d'entreprise; qu'il a droit à une indemnité pour ce dommage, et que, d'après l'instruction, cette indemnité sera équitablement fixée à 255 francs, à raison de 5 francs par are;

En ce qui touche la valeur des arbres enlevés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et que le tiers expert reconnaît que le procès-verbal de tierce expertise contient une erreur en ce qu'il relate l'enlèvement de 87 arbres seulement, au lieu de 104 qui ont été en effet enlevés; qu'il résulte de l'instruction que le chiffre de l'indemnité allouée de ce chef doit être porté de 440f,50 à 839f,50, faisant ressortir un supplément d'indemnité de 399 francs... (L'indemnité de 3 193f,65, allouée au sieur Falaise à la charge du sieur Bertrandon, sera augmentée des suppléments ci-après, savoir : 1° 750 francs pour valeur des matériaux extraits ; 2° 255 francs pour dépréciation de parcelles de terrain; 3° 399 francs, pour valeur, d'arbres enlevés, faisant ressortir une augmentation totale d'indemnité de 1 404 francs. Intérêts de ladite somme de 1 404 francs alloués du 24 octobre 1876, jour où ils ont été demandés. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus de la requête et recours incident rejetés. Dépens mis à la charge du sieur Bertrandon.)

(N° 436)

[13 mai 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Difficultés d'accès résultant des

travaux exécutés dans la rivière d'Yonne, pour la substitution du régime de navigation continue à celui de navigation par éclusées. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Buffé.) — *Réparation de ce dommage non comprise dans le prix d'achat d'une parcelle expropriée pour d'autres travaux : expertise ordonnée. Régularité.*

Vu le recours présenté par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 juin 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne a ordonné une expertise à l'effet de rechercher la cause du préjudice qu'aurait causé au sieur Buffé, propriétaire du moulin de Preuilly, l'exécution de travaux exécutés par l'Administration des Ponts et Chaussées pour la substitution du régime de la navigation continue à celui par éclusées, déterminer l'importance de ce préjudice et en fixer le montant en argent; attendu que si les travaux dont il s'agit ont eu pour effet de supprimer un passage à gué dont le sieur Buffé se servait dans l'intervalle des éclusées pour desservir une propriété qui se trouve comprise entre la rivière d'Yonne et un bief d'alimentation du canal du Nivernais, aucune indemnité n'était due de ce fait à ce propriétaire; qu'en effet, le bief d'alimentation du canal a été établi en 1824 sur une parcelle dépendant de cette propriété, et que le prix d'achat de cette parcelle comprenait la réparation de tous les dommages que pourrait subir le surplus de la propriété ; que, d'ailleurs, le passage du gué a toujours été subordonné au droit qu'a l'Administration de régler les éclusées; qu'ainsi son existence était essentiellement précaire; que si l'administration a cherché, en 1836 et en 1856, à favoriser l'exercice de cette faculté par l'exécution de certains travaux, ce fait ne saurait être considéré comme impliquant la reconnaissance d'un droit;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Buffé... tendant au rejet du recours avec dépens, par les motifs que le prix de vente de la parcelle acquise par l'État en 1825 a été fixé en vue d'un état de choses qui comportait la desserte du surplus de la propriété au moyen d'un passage à gué, et qu'il ne saurait appartenir à l'Administration d'aggraver cette situation au préjudice du sieur Buffé; que les ingénieurs se sont toujours considérés comme tenus de lui procurer ce passage;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et que d'ailleurs il n'est pas contesté que les travaux exécutés par l'Administration, dans la rivière de l'Yonne, pour la substitution du régime de la navigation

continue au régime de la navigation par éclusées ont eu pour effet de rendre plus difficile l'accès d'une propriété que le sieur Buffé possède entre la rivière de l'Yonne et une rigole d'alimentation du canal du Nivernais ; que si une partie de cette propriété a été achetée en 1825 par l'État à l'un des auteurs du sieur Buffé pour la confection de ladite rigole, le Ministre des Travaux Publics n'établit pas que le prix d'achat comprenait la réparation des dommages qui pourraient provenir de l'exécution d'autres travaux; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné qu'il sera procédé à une expertise à l'effet de déterminer l'importance du préjudice allégué par le sieur Buffé... (Recours rejeté. Dépens supportés par l'État.)

(N° 437)

[20 mai 1881.]

Cours d'eau. — Travaux publics. — Dommages aux usines. — Prise d'eau pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — Travaux entrepris antérieurement à la déclaratian d'utilité publique et postérieurement à l'autorisation de l'usine.—(Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Flamain et autres.) — *Procédure. — L'arrêté d'un conseil de préfecture est suffisamment motivé quand, pour rejeter un moyen déjà présenté au début de l'instance, il se réfère à un arrêté antérieur qui a repoussé ce moyen en même temps qu'il a ordonné une expertise. — Lorsque des travaux, entrepris sans autorisation par une compagnie de chemin de fer, ont causé des dommages à une usine hydraulique, il suffit, pour que ces usines aient droit à une indemnité, qu'elles aient été régulièrement autorisées à l'époque où intervint le décret qui déclare d'utilité publique lesdits travaux. — Dommages postérieurs à l'expertise. — Droits des demandeurs réservés à cet égard. — Évaluation de l'indemnité due. Intérêts du jour de la demande. Intérêts des intérêts. Frais d'expertise mis pour le tout à la charge de la compagnie qui n'a pas fait d'offres* (*).

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil

---

(*) Voir 11 mars 1881, Chemin de fer de Lyon, *Annales* 1882, p. 851 et le renvoi; — 7 juin 1865, Auger, *Annales* 1865, p. 756.

d'État annuler — un arrêté du 25 août 1876, par lequel le conseil de préfecture du Jura a condamné ladite compagnie à payer aux sieurs Flamain frères et autres, avec intérêts du jour de la demande, autant d'indemnités montant chacune à 245f,46 en réparation des dommages causés à leurs usines par l'établissement d'une prise d'eau dans la rivière le Besançon, pour le service de la gare de Saint-Amour;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a rejeté, sans motiver cette partie de sa décision, la fin de non-recevoir tirée par la compagnie de la précarité du droit qui appartenait aux usiniers sur les eaux de la rivière le Besançon; attendu au fond que, aux termes de l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807, il y a lieu d'examiner si les usines des sieurs Flamain et consorts avaient une existence légale, et si le titre desdits usiniers ne les obligeait pas à souffrir sans indemnité toute restriction apportée à leur jouissance dans l'intérêt d'un travail d'utilité publique; attendu que les travaux exécutés par la compagnie étaient terminés quand les usines ont été réglées par les arrêtés préfectoraux du 23 juin 1864, qui forment leur seul titre légal; que lesdits travaux présentaient par eux-mêmes le caractère de travaux d'utilité publique, et qu'il importe peu que le décret leur conférant ce caractère soit intervenu postérieurement aux arrêtés préfectoraux précités; attendu que, de plus, c'est en violation de la loi que l'arrêté attaqué a accordé aux usiniers les intérêts des sommes qui leur étaient allouées à titre d'indemnité; dire qu'aucune indemnité n'est due aux sieurs Flamain et consorts et les condamner aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense portant recours incident présenté pour les sieurs Flamain frères et autres..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État rejeter le pourvoi de la compagnie comme non recevable et mal fondé; attendu que c'est à tort que la compagnie soutient que l'arrêté attaqué doit être annulé pour défaut de motifs; que le droit à indemnité des usiniers a été reconnu par l'autorité judiciaire par jugement passé en force de chose jugée, et que le décret déclarant d'utilité publique des travaux exécutés par la compagnie n'a pu porter atteinte à ce droit; attendu, d'autre part, que l'existence légale des usines a été déclarée par l'autorité judiciaire; que les travaux de la compagnie ne pouvaient avoir le caractère de travaux publics antérieurement au décret du 22 février 1865, qui les a autorisés, et que, s'ils étaient terminés au moment où il a été procédé par l'autorité préfectorale au règlement des usines, cette circonstance ne saurait faire obstacle à ce que

les usiniers obtiennent réparation du préjudice résultant pour eux de la prise d'eau pratiquée par la compagnie ; attendu, enfin, que les intérêts des indemnités ont été alloués à bon droit en compensation de la perte de jouissance annuelle ; et statuant sur le recours incident, attendu que les experts n'ont pas fait une suffisante évaluation du dommage, lequel, d'ailleurs, n'a fait que s'aggraver; ordonner une expertise à l'effet d'évaluer à nouveau les indemnités dues et de rechercher notamment si la cascade de la gare a continué à fonctionner, quelle est la durée normale de la sécheresse, quel dommage peut résulter de la nécessité de vider périodiquement le bassin pour en opérer le curage, des accidents survenus et à survenir, de l'augmentation du nombre des trains ; dire que les experts procéderont à une nouvelle évaluation des quantités d'eau dérivées par la compagnie, du nombre et de la valeur des journeés de chômage et généralement de tous les dommages causés par l'établissement de la prise d'eau ; subsidiairement, fixer l'indemnité d'après les bases admises par l'expertise judiciaire, pour les dix-huit mois de fonctionnement de la cascade et du jet d'eau, à 1 494 francs pour les sieurs Flamain et pour les héritiers Gadoulet, pour le sieur Caron à 1 260 francs, pour le sieur Mignolet à 2 241 francs, et à raison du préjudice postérieur, pour les sieurs Flamain frères et les héritiers Gadoulet à 5 976 francs, pour le sieur Caron à 5 040 francs, pour le sieur Mignolet à 8 964 francs, avec intérêts à compter du jour de la demande et intérêts des intérêts, condamner la compagnie en tous les dépens, sous réserve de tous droits, notamment sur la propriété du canal et pour le cas où des dommages nouveaux viendraient à être constatés ;

Vu les conclusions nouvelles présentées pour les sieurs Flamain et consorts..., par lesquelles, tout en persistant dans leurs précédentes conclusions, ils concluent, sur le recours incident, à ce qu'il plaise au Conseil faire procéder, après une nouvelle expertise, à une évaluation du dommage comprenant toutes les causes des dommages qu'ont omises les premiers experts, comme celles qui se sont produites depuis le début de l'instance ; subsidiairement, dire que les sommes allouées par le Conseil d'État ne comprennent que les dommages subis jusqu'au jour de la demande, et réserver expressément le droit de demander réparation de tous les dommages postérieurs par voie d'action nouvelle ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu la loi des 12-20 août 1790 ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil ;

En ce qui concerne le pourvoi de la compagnie :

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué ne serait pas suffisamment motivé :

Considérant que, par un premier arrêté en date du 15 avril 1870, le conseil de préfecture a reconnu le droit des sieurs Flamain et consorts à obtenir réparation du préjudice résultant pour eux de la prise d'eau de la compagnie, et a ordonné une expertise sur leur réclamation ; que, dans ces conditions, la compagnie requérante n'est pas fondée à demander que l'arrêté attaqué par lequel ledit conseil de préfecture, se référant à sa précédente décision et statuant en fait, s'est borné à constater l'accord des experts sur les points qui leur étaient soumis, soit annulé comme n'étant pas suffisamment motivé ;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit décidé que les sieurs Flamain et consorts seraient sans droit pour obtenir réparation du dommage occasionné à leurs usines par la prise d'eau de la compagnie, par le motif que lesdits travaux étaient achevés lorsque sont intervenus les arrêtés préfectoraux du 23 juin 1864 ;

Considérant, sans qu'il soit besoin de rechercher si, antérieurement auxdits arrêtés, les usines des sieurs Flamain et consorts avaient une existence légale, que le décret, en date du 22 février 1865, déclarant d'utilité publique les travaux exécutés par la compagnie, est postérieur aux arrêtés préfectoraux qui ont réglé les moulins des sieurs Flamain et consorts ; que ce décret a, d'ailleurs, été rendu sous la réserve des droits des tiers, et que, dès lors, il ne fait pas obstacle à ce que les usiniers obtiennent réparation du préjudice qui leur a été causé par la prise d'eau que la compagnie a pratiquée dans la rivière le Besançon ;

Sur les conclusions relatives à l'allocation, par le conseil de préfecture, des intérêts des sommes accordées aux sieurs Flamain et consorts ;

Considérant qu'il n'est pas établi que les sieurs Flamain et consorts aient, devant le conseil de préfecture, demandé les intérêts des sommes par eux réclamées, et que, par suite l'arrêté attaqué doit être annulé dans la disposition par laquelle il en a prononcé l'allocation à dater du 17 septembre 1869 ;

Mais considérant que lesdits sieurs Flamain et consorts ont demandé les intérêts des sommes qui leur étaient dues par leur requête enregistrée au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, le 3 septembre 1878, que, par ladite requête, ils ont demandé les intérêts des intérêts, et qu'ils ont renouvelé cette demande le 17 novembre 1879, époque à laquelle il leur était dû plus d'une année d'intérêts et que, dès lors, il y a lieu de décider que les

indemnités allouées aux usiniers précités porteront intérêts à dater du 3 septembre 1878, et que les intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à leur profit à dater du 19 novembre 1879;

Sur le recours incident :

Considérant que, pour demander qu'il soit procédé à une nouvelle expertise sur l'ensemble de leur réclamation, les usiniers se fondent, d'une part, sur ce que les experts auraient négligé de tenir compte de tous les éléments du dommage ainsi que des causes d'aggravation dudit dommage qui se sont produites avant la clôture de leurs opérations, et, d'autre part, sur ce que, postérieurement à la clôture de l'expertise, un nouveau préjudice leur aurait été occasionné, tant par suite des accidents survenus à la conduite et des pertes d'eau qui en ont été la conséquence que par suite de l'augmentation du nombre des trains alimentés par ladite prise d'eau et de la nécessité de vider périodiquement le réservoir afin d'en opérer le curage;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, sans qu'il soit besoin d'ordonner une nouvelle expertise, qu'il sera fait une juste et suffisante appréciation du préjudice subi par les usiniers, du 22 février 1865 au 25 octobre 1875, date de la clôture de l'expertise en fixant à 500 francs le montant de l'indemnité attribuée à chacun d'eux, mais que, en l'état, il ne peut être statué sur leurs réclamations relatives aux conditions dans lesquelles la prise d'eau a pu fonctionner depuis le 25 octobre 1875, et que, par suite, il y a lieu de donner acte aux sieurs Flamain et consorts de leurs réserves tendant à obtenir la réparation de tous dommages causés à leurs usines à partir de ladite date;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que, devant le conseil de préfecture la compagnie n'ayant fait aucune offre et ayant contesté aux sieurs Flamain et consorts tout droit à indemnité, c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a mis à la charge de ladite compagnie qu'un cinquième des frais d'expertise, et que les sieurs Flamain et consorts sont fondés à demander qu'elle soit condamnée à supporter la totalité des frais d'expertise... (La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est condamnée à payer à chacun des usiniers Flamain frères, Gadoulet, Caron et Mignolet une indemnité de 560 francs pour tous dommages subis du 22 février 1865 au 25 octobre 1875. Les sommes allouées à titre d'indemnité aux sieurs Flamain et consorts porteront intérêts à dater du 3 septembre 1878. Les intérêts échus le 17 septembre 1879 seront capitalisés pour porter eux-mêmes in-

térêts à dater dudit jour. La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est condamnée aux dépens et aux frais d'expertise. Le surplus des conclusions, tant de la compagnie que du recours incident, est rejeté. L'arrêté attaqué est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision.)

(N° 438)

[20 mai 1881.]

Dettes de l'État. — Chemin de fer de l'Ouest. — Garantie d'intérêts. — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.) — *Compte de garantie arrêté sous réserve d'une liquidation nouvelle, relative au chemin de fer de ceinture; dépenses admises au compte du premier établissement; intérêts de garantie alloués du jour où les dépenses ont été faites; renvoi devant le Ministre.* (*) — *État condamné aux dépens.*

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer de l'Ouest... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler en tant que de besoin : — une décison du Ministre des Travaux Publics du 27 mars 1878 qui a réglé le compte de premier établissement de la compagnie requérante ;

Ce faisant, attendu que, lors du règlement des comptes de 1866 et 1867, la commission de vérification des comptes a écarté du compte d'établissement deux sommes de 80 000 francs et de 220 000 francs représentant ensemble la quote part de la compagnie de l'Ouest dans les dépenses de construction de l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette, annexe du chemin de fer de ceinture ; que la compagnie a fait, à cette époque, des réserves, et que les deux décisions ministérielles du 1er mars 1872 ont enregistré ces réserves et déclaré qu'il y serait statué lorsque le syndicat du chemin de fer de ceinture aurait présenté ses comptes ; attendu que, ces comptes ayant été présentés, la même

(*) Voir sur la théorie générale des garanties d'intérêts, les conclusions de M. le commissaire du Gouvernement Marguerie, sous l'arrêt du 4 mars 1881, Paris-Lyon-Méditerranée, *Annales* 1882, p. 730 et les renvois ; — Aucoc, *Conférences*, t. III, 2e édition, p. 252, 268, 490, nos 1211, 1224, 1364. — Dans la seconde édition de ce volume consacré à la voirie, la partie qui traite des chemins de fer, et spécialement des conventions financières qui les concernent, a été refondue, complétée et mise au courant au moyen des textes et documents les plus récents, jusqu'à l'année 1881.

commission a reconnu le bien fondé de la réclamation de la compagnie de l'Ouest, et qu'elle a en conséquence porté au compte des 55 millions de francs compris dans le capital garanti sur le nouveau réseau, la dépense de 300 000 francs ci-dessus spécifiée; mais que la commission s'est refusée à faire remonter l'effet de sa décision à l'époque où elle aurait dû être prise pour la première fois et que, conformément à son avis, le Ministre a refusé d'accorder à la compagnie le bénéfice des intérêts à 4f,65 p. 100 sur ladite somme à partir de l'exercice dans lequel la dépense a été réellement effectuée; attendu que la fin de non-recevoir opposée par la commission et par le Ministre et tirée de ce que les décisions de 1872, qui ont exclu les dépenses dont s'agit du capital garanti, sont devenues définitives, est sans valeur en présence des termes mêmes desdites décisions et des réserves expresses qu'elles contiennent; dire qu'il sera ajouté au compte de garantie de 1872 une somme de 59 584 francs, représentant les intérêts de la somme de 300 000 francs jusqu'au 31 décembre 1872, savoir : pour intérêts de 80 000 francs dépensés en 1866, 18 620 francs, et pour intérêts de 220 000 francs dépensés en 1867, 40 964 francs, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics, tendant au rejet de la requête par les motifs que les décisions ministérielles du 1er mars 1872, qui ont rejeté la réclamation formulée à cette époque par la compagnie, sont devenues définitives et irrévocables, faute par la compagnie de les avoir attaquées dans les délais par la voie contentieuse, la seule qui lui fût ouverte pour en obtenir la réformation; que si ces décisions contiennent des réserves au sujet des rectifications à opérer après la vérification des écritures du syndicat du chemin de fer de ceinture, ces réserves n'avaient pas trait aux réclamations de la compagnie, lesquelles étaient dores et déjà définitivement écartées; que la compagnie ne saurait être admise à s'appuyer sur les dispositions favorables à ses intérêts, contenues dans la décision du 28 mars 1878, pour revenir contre les décisions antérieures devenues définitives;

Vu les observations du Ministre des Finances par lesquelles le Ministre déclare s'en rapporter à la sagesse du Conseil sur le point de savoir si les réserves insérées dans l'article 4 du 1er mars 1872 ont imprimé à ses décisions un caractère provisoire en ce qui concerne la dépense de 300 000 francs, objet du litige;

Vu le décret du 6 mai 1863;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce qu'il aurait été définitive-

ment statué sur la réclamation de la compagnie par les décisions ministérielles du 1er mars 1872 :

Considérant que par l'article 4 des décisions précitées le Ministre formulait des réserves au sujet « des rectifications qu'il pourrait y avoir lieu d'y faire subir au règlement des comptes par suite de la liquidation des dépenses du chemin de fer de ceinture, » et qu'il résulte de l'instruction que par ces réserves il était sursis à statuer sur l'imputation des recettes et des dépenses de l'embranchement de la Villette, jusqu'au moment où les écritures du chemin de fer de ceinture auraient pu être soumises à la vérification ; que, dans ces circonstances, les décisions susvisées ne font pas obstacle à ce que la compagnie soumette à l'autorité compétente une question dont la solution définitive a été explicitement ajournée ;

Au fond :

Considérant que le Ministre des Travaux Publics ne conteste pas l'imputation, à partir de 1871, sur le capital garanti de la dépense de 300 000 francs, représentant la quote-part de la compagnie de l'Ouest dans la construction de l'embranchement de la Villette ;

Considérant que, le principe de la garantie étant admis, il y a lieu d'en faire remonter les effets à l'époque à laquelle la dépense a été effectuée... (La compagnie est renvoyée devant le Ministre des Travaux Publics pour être procédé, dans la forme indiquée par le décret du 6 mai 1863, à la liquidation des intérêts qui lui sont dus du 1er janvier 1867, sur la somme de 80 000 francs, et du 1er janvier 1868, sur la somme de 220 000 francs, formant ensemble le montant des dépenses faites par la compagnie pour la construction de l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette, jusqu'au 1er janvier de l'exercice où cette dépense a été comprise dans le capital garanti. La décision du Ministre des Travaux Publics en date du 27 mars 1878 est réformée en ce qu'elle a de contraire à la disposition qui précède. Les dépens seront supportés par l'État.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 439)

[1er juillet 1882.]

Créances d'exercices clos. — Instruction en vue de la déchéance quinquennale.

Monsieur l'Ingénieur en chef, par suite de circonstances indépendantes de l'Administration, des créances d'exercices clos tombent chaque année sous le coup de la prescription quinquennale.

Aux termes de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, l'Administration ne peut pas se dispenser de faire, lorsqu'il y a lieu, application de la déchéance, mais c'est là un droit rigoureux dont il est possible de diminuer l'usage en avertissant en temps utile les créanciers de l'État des dispositions impératives de la loi.

Déjà une circulaire du 21 août 1852 (*) a prescrit à MM. les ingénieurs en chef de prendre, autant que possible, les mesures nécessaires pour mettre les créanciers négligents ou ignorant la loi en demeure de régulariser leur situation et de réclamer les sommes qui leur sont dues.

En vous rappelant les instructions contenues à cet égard dans la circulaire précitée, à laquelle je vous prie de vous reporter, j'ai l'honneur de vous inviter, Monsieur l'Ingénieur en chef, à adresser aux intéressés des avertissements destinés à rendre l'application de la loi de déchéance aussi rare que possible.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(*) Voir *Annales* 1852, p. 330.

(N° 440)

[7 juillet 1882.]

Bacs. — Modification du modèle de cahier des charges.

Monsieur le Préfet, l'article 4 du modèle de cahier des charges arrêté à la date du 17 décembre 1868 (*) par les Départements des Travaux publics et des Finances, pour servir de base aux adjudications des bacs et passages d'eau appartenant à l'État, stipule l'exemption de péage en faveur de certains employés et agents du service de l'État, mais « pour le cas seulement où ces divers fonc« tionnaires seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour « cause de service, et sous la condition qu'ils seront revêtus des « marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs com« missions. »

M. le Ministre des Postes et des Télégraphes a récemment appelé mon attention sur la nécessité qu'il y aurait à modifier cette condition en ce qui concerne les agents de son département, attendu qu'ils ne sont pas tous astreints au port de l'uniforme et que l'obligation de montrer leur commission à chaque passage constitue une gêne évidente. Mon collègue a demandé que le passage gratuit leur fût accordé, soit sur la présentation d'une carte personnelle délivrée par l'Administration, soit au moyen d'une réquisition du Directeur départemental, suivant qu'ils sont astreints à des traversées périodiques ou seulement à des passages accidentels.

D'accord avec M. le Ministre des Finances, j'ai reconnu qu'il y avait lieu de donner suite à cette proposition et de rendre applicable aux agents des autres administrations la mesure indiquée par M. le Ministre des Postes et des Télégraphes, étant bien entendu que la gratuité du passage est subordonnée au cas où les agents seront obligés de traverser d'une rive à l'autre pour cause de service.

J'ajouterai que, suivant la remarque de M. le Ministre des Finances, il y a lieu de combler une lacune existant dans le paragraphe 1er de l'article 4 du cahier des charges type, où la nomenclature des agents affranchis du péage, ne comprend ni les Inspecteurs des

(*) *Annales* 1869, p. 270.

finances, ni les agents des manufactures de l'État dont le personnel a été détaché, à partir de 1860, de l'Administration des contributions indirectes. Il convient enfin de réunir sous une même dénomination les agents de l'Administration des postes et ceux des télégraphes, qui dépendent aujourd'hui d'un même département ministériel.

Dans ces conditions, Monsieur le Préfet, le début de l'article 4 du cahier des charges des bacs et passages d'eau devra, à l'avenir être rédigé ainsi qu'il suit :

Art. 4. — « Le fermier ne pourra, dans les cas prévus par le « présent article, exiger aucun droit de passage des fonctionnaires, « employés ou agents ci-après désignés, savoir :

« 1° Les Préfets et Sous-Préfets en tournée dans leurs départe- « tements et arrondissements, les maires, les juges d'instruction et « procureurs de la République, les juges de paix et leurs greffiers, « les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, « les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les inspecteurs « des finances, les directeurs et employés des administrations de « l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les « percepteurs compris), des contributions indirectes et des doua- « nes, les agents des manufactures de l'État, les agents de l'adminis- « tration forestière, les agents voyers, piqueurs et cantonniers des « chemins vicinaux, les receveurs des communes, les vérificateurs « des poids et mesures, les préposés d'octroi et les agents de l'ad- « ministration des postes et des télégraphes, mais pour le cas seu- « lement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés « de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la « condition que les employés seront revêtus des marques distinc- « tives de leurs fonctions ou porteurs soit de leurs commissions, « soit de cartes personnelles tenant lieu de ces commissions, soit « enfin de réquisitions délivrées par le directeur du service inté- « ressé ;

« Les ministres des différents cultes, etc. »

La suite de l'article comme au modèle du cahier des charges, sauf le paragraphe 4, dont la rédaction, modifiée par une circulaire du 16 juin 1880 (*), que je crois utile de rappeler à votre attention, doit être libellée dans les termes ci-après :

« 4° Les militaires de tous grades, voyageant avec leurs corps, « les sous-officiers et soldats voyageant isolément, la gendarmerie « dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits

(*) *Annales* 1880, p. 748.

» par la gendarmerie et les voitures et chevaux servant à les transporter, les officiers lors de la durée et dans l'étendue de leur « commandement. »

Vous voudrez bien veiller, Monsieur le Préfet, à ce qu'à l'avenir il soit tenu compte des indications qui précèdent dans la rédaction des cahiers des charges destinés à servir de base aux adjudications des passages d'eau.

Je vous prie de m'accuser réception de cette circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(N° 441)

[10 juillet 1882.]

Chemins de fer d'intérêt local. — Instructions.

Monsieur l'Ingénieur en chef, M. le Ministre des postes et des Télégraphes vient de signaler à mon attention l'intérêt qu'il y aurait à ce que les fonctionnaires de son département fussent, avant toute approbation des cahiers des charges des chemins de fer d'intérêt local par les assemblées départementales, appelés à faire connaître s'il n'y a pas de conditions spéciales à y introduire dans l'intérêt des services qui leur sont confiés.

Conformément au désir exprimé par mon collègue, j'ai décidé, qu'à l'avenir, MM. les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées devront entrer en conférence avec MM. les Directeurs départementaux des postes et télégraphes, pour l'examen des stipulations à insérer dans les cahiers des charges de chemins de fer d'intérêt local, en ce qui concerne les deux services dont il s'agit.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire et d'avoir soin de vous conformer aux instructions qu'elle renferme.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics
H. VARROY.

(N° 442)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

RÈGLEMENT

de police type sur les canaux et les rivières canalisées (*).

TITRE PREMIER.

CONDITIONS A REMPLIR POUR NAVIGUER.

ARTICLE PREMIER.

Dimensions des bateaux, trains ou radeaux.

Aucun bateau, train ou radeau circulant sur
ne devra excéder les dimensions (**) suivantes, qui seront mesurées de dehors en dehors, y compris le chargement et sans aucune tolérance.

	LONGUEUR.	LARGEUR.
Bateaux.		
Trains ou radeaux.		

(*) Ce règlement est destiné à remplacer celui qui accompagnait la circulaire ministérielle du 1er mai 1882 et qui a été inséré à la page 745.

(**) La longueur maximum des bateaux, trains ou radeaux devra, en général, être fixée de telle sorte que, dans les écluses, lorsqu'ils touchent le mur de

L'enfoncement du bateau, au-dessous du plan de flottaison, ne devra jamais dépasser (*) toute tolérance comprise. Néanmoins, dans des cas exceptionnels et pendant les sécheresses, cet enfoncement pourra être réduit par un arrêté du Préfet. Avis sera donné de cette réduction par voie de publication et d'affiche, et les bateaux circulant sur devront, dès lors, être allégés de telle sorte que leur tirant d'eau n'excède pas la profondeur ainsi fixée.

La hauteur du bord, au-dessus du plan de flottaison, sera au moins de (**)

La hauteur du bateau, chargement compris, au-dessus du plan de flottaison, n'excédera pas (***) de à de à

Tout bateau, train ou radeau ne satisfaisant pas aux conditions prescrites par le présent article pourra être retenu au point qui sera désigné par les agents de la navigation.

Il ne pourra être remis en marche que s'il remplit ces conditions.

ARTICLE 2.

Devises.

Les bateaux porteront à la poupe leur dénomination, le nom et le domicile du propriétaire.

Les trains ou radeaux porteront aussi sur une planche le nom et le domicile du propriétaire.

Les inscriptions seront apparentes, en toutes lettres, en caractères ayant au moins 8 centimètres de hauteur. Elles seront peintes, ou sur le bordage du bateau, ou sur une planche fixée à demeure de manière à ne pouvoir être déplacée.

---

hute, il reste toujours 0m,30 de jeu du côté des portes d'aval, dans toutes les positions qu'elles occupent pendant leur mouvement. La longueur des bateaux doit être moindre de 0m,20 que celle des écluses; mais cette différence sera portée à 0m,40 pour les trains ou radeaux, qui sont plus difficiles à mesurer exactement, à cause de leur irrégularité.

(*) Cet enfoncement doit être inférieure de 0m,20 à la profondeur d'eau sur le fond normal réglé par le zéro des échelles hydrométriques des écluses.

(**) Cette revanche sera au moins de 0m,10 sur les canaux et les rivières. Elle sera fixée, pour les rivières, par des règlements spéciaux.

(***) Les hauteurs à indiquer dans cet article seront déterminées d'après la forme et les dimensions des ponts à traverser et pourront, dès lors, varier sur un même canal, suivant le parcours des bateaux.

ARTICLE 3.

Personnel. — Agrès.

Chaque bateau, train ou radeau aura au moins un marinier à bord sur les canaux et deux sur les rivières.

Il devra, en outre, être muni de tous ses agrès en bon état, et notamment de plusieurs ancres et de piquets d'amarres et des cordages nécessaires.

ARTICLE 4.

Vérification de l'état des bateaux.

Tout bateau devra être soumis tous les ans au moins, et plus souvent, si cela est jugé nécessaire par les agents de la navigation, à une vérification ayant pour objet de constater qu'il est en état de naviguer; qu'il est muni des échelles prescrites par l'article 8 du décret du 17 novembre 1880; que ces échelles n'ont subi aucune altération, et que leur point zéro correspond exactement au tirant d'eau à vide. Cette vérification sera faite par les agents et dans les ports désignés à cet effet.

En cas d'urgence, la vérification des bateaux en marche pourra être faite sur un point quelconque d par l'Ingénieur ou par un agent qu'il déléguera spécialement.

Tout bateau reconnu en mauvais état sera retenu et ne pourra se remettre en marche qu'après avoir été convenablement réparé.

ARTICLE 5.

Pièces dont tout batelier doit être muni.

Tout conducteur de bateau, train ou radeau doit être muni d'une lettre de voiture en bonne forme, ainsi que du procès-verbal de jaugeage et de la déclaration de chargement prescrits par les articles 5 et 10 du décret du 17 novembre 1880.

Tout conducteur de bateau doit être, en outre, porteur d'un certificat délivré par l'un des agents commis à la vérification dont il est parlé à l'article précédent et constatant que son bateau est en état de naviguer.

Ces pièces seront représentées à toute réquisition des agents de l'Administration.

Les déclarations et lettres de voiture devront être tenues au courant des variations de chargement.

Les agents de la navigation pourront s'assurer, d'une manière sommaire, que les déclarations sont d'accord avec les chargements.

Ils constateront par écrit, sur la déclaration, les désaccords, afin que la contravention puisse être réprimée.

ARTICLE 6.

Conditions que doivent remplir les bateaux naviguant de nuit.

Tout bateau isolé naviguant de nuit aura deux mariniers au moins à bord.

Il sera éclairé par un fanal fixé à l'avant, dont la lumière s'étende au delà des chevaux de halage.

Les mariniers allumeront, en outre, lorsqu'ils en seront requis, un fanal portatif et même deux au passage des écluses.

Les bateaux arrêtés seront aussi éclairés pendant la nuit par un fanal, sur la réquisition des agents de la navigation, lorsque cette mesure sera jugée nécessaire pour prévenir les accidents.

Les bateaux à vapeur, porteurs ou remorqueurs seront soumis, en ce qui concerne l'éclairage, aux conditions réglementaires spéciales à ce genre de bateaux. Il en sera de même des bateaux remorqués en convois.

ARTICLE 7.

Conduite des chevaux de halage.

Les chevaux de halage seront toujours conduits par un charretier qui, s'il n'est pas à cheval, devra se tenir à la tête du premier cheval.

ARTICLE 8.

Marche simultanée des bateaux.

Les bateaux pourront marcher en convois sur les canaux et sections de canaux désignés par l'Administration. Une décision ministérielle déterminera, pour chaque ligne ou section de ligne, le nombre de bateaux qui pourront être attachés à la suite l'un de l'autre.

Deux convois, marchant dans le même sens, laisseront entre eux un intervalle d'au moins 300 mètres.

L'accouplement des bateaux est interdit sur les canaux. Il pourra être autorisé par les règlements spéciaux, sur les rivières à larges passes navigables.

On pourra néanmoins, sans autorisation, attacher deux bateaux l'un à la suite de l'autre, quand cela sera possible sans augmenter le nombre de chevaux habituellement employés à la traction d'un seul bateau.

Ne seront pas considérés comme bateaux accouplés ou doublés, les bateaux reliés ensemble de manière à former un système invariable qui n'excède, ni en longueur, ni en largeur, les dimensions fixées à l'article 1er.

TITRE II.

CLASSEMENT DES BATEAUX : BATEAUX A VAPEUR, SERVICE RÉGULIER ET SERVICE ORDINAIRE. — TRÉMATAGE ET PRIORITÉ DE PASSAGE AUX ÉCLUSES ET PONTS MOBILES. — HALAGE.

ARTICLE 9.

Classement des bateaux.

Les bateaux sont divisés en six classes, savoir :

1re *classe.* — Bateaux à vapeur isolés pour voyageurs ou marchandises et bateaux à vapeur de plaisance jaugeant plus de dix tonneaux.

2e *classe.* — Bateaux halés par des chevaux marchant au trot avec relais.

3e *classe.* — Bateaux isolés ou en convois dont la traction se fait par la vapeur.

4e *classe.* — Bateaux isolés ou en convois halés par des chevaux marchant au pas avec relais.

5e *classe.* — Bateaux isolés halés sans relais par des chevaux, des bœufs ou des ânes.

6e *classe.* — Bateaux isolés halés par des hommes; trains et radeaux quel que soit le mode de traction.

ARTICLE 10.

Bateaux à vapeur.

Aucun bateau à vapeur ne pourra être mis en service sans le permis exigé par les règlements spéciaux sur les machines à vapeur. L'acte d'autorisation indiquera, notamment, le système des appareils propulseurs et la vitesse maximum de la marche du bateau.

Les ingénieurs et les agents délégués par eux à cet effet pourront monter à bord des bateaux à vapeur, pour en constater la

vitesse et pour apprécier l'effet que la marche de ces bateaux produit sur les berges.

ARTICLE 11.

Service régulier et service ordinaire.

Dans les quatre premières classes, la navigation est régulière ou ordinaire.

On entend par navigation régulière celle des bateaux qui partent et arrivent à jour fixe et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

La navigation ordinaire comprend les autres bateaux, isolés ou en convois, les trains ou les radeaux.

ARTICLE 12.

Service régulier.

Les services réguliers ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisation et sous les conditions qu'elle aura prescrites.

La demande d'autorisation devra indiquer le nombre de bateaux qu'on se propose d'employer, les lieux et jours de départ et d'arrivée, le mode de traction et les principaux points de stationnement.

L'autorisation sera accordée par le Préfet, quand les points de départ et d'arrivée seront compris dans un même département, et par le Ministre, quand ces points extrêmes seront dans des départements différents.

ARTICLE 13.

Les bateaux du service régulier de 1re, de 2e et de 3e classe porteront à l'avant, en caractères apparents, les mots : *Service accéléré.*

Ils auront au moins deux mariniers à bord.

Ils arboreront une flamme rouge.

Ils seront, en outre, munis d'une cloche qu'ils devront faire sonner à 500 mètres des écluses et des ponts mobiles et avant d'atteindre les bateaux, marchant dans le même sens, qu'il devront dépasser.

ARTICLE 14.

Les bateaux du service régulier de 4e classe porteront à l'avant, en caractères apparents, les mots : *Service non accéléré.*

Ils arboreront une flamme bleue.

ARTICLE 15.

Lorsqu'un entrepreneur de service régulier aura été condamné, deux fois dans le délai d'un an, pour infraction aux conditions de l'autorisation qu'il aura obtenue, cette autorisation pourra lui être retirée.

ARTICLE 16.

Service ordinaire.

Il est défendu de placer, sur des bateaux qui n'appartiennent pas à un service régulier, tout ou partie des signes distinctifs de ce service

ARTICLE 17.

Trématage.

Les numéros des classes des bateaux règlent l'exercice du droit de trématage.

A égalité de classe, ce droit est exercé dans l'ordre suivant :

Les bateaux affectés à un service de voyageurs;

Les bateaux chargés pour le service de l'État et pour les travaux de navigation;

Les bateaux de service régulier portant des marchandises.

Les bateaux qui se préparent à exercer le droit de trématage sont tenus d'avertir les bateaux qu'ils doivent dépasser, au moyen d'une cloche qui sera sonnée à 500 mètres au moins du point présumé du croisement, comme il est dit à l'article 13 ci-dessus.

Le droit de trématage ne pourra plus s'exercer quand le bateau à dépasser sera à (*) d'un passage rétréci qui ne permet pas le croisement. Des poteaux plantés sur la berge indiqueront les limites entre lesquelles le droit de trématage cessera d'exister.

ARTICLE 18.

Droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles.

Le droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles s'exerce suivant l'ordre d'arrivée des bateaux aux poteaux indicateurs de la limite du trématage. Un seul bateau d'ailleurs pourra dépasser cette limite, en attendant son tour de passage ; tous les autres devront stationner en dehors.

Les bateaux en convois, avec ou sans remorqueurs, ne compte-

(*) Cette distance semble devoir être fixée à 100 mètres au moins.

ront, en général, que pour une unité et seront éclusés sans discontinuité, sous toute réserve des conditions qui leur seraient imposées par des décisions spéciales.

Les trains et radeaux compteront pour autant d'unités qu'il y aura de coupons. Ils seront tenus de s'arrêter au poteau indicateur, et le coupon détaché ne franchira l'écluse que s'il a dépassé le poteau avant l'arrivée d'un bateau ou d'un convoi.

Sur les lignes de navigation où il existe des services de touage concédés et sur celles où il existe des écluses à grandes dimensions, susceptibles de recevoir, en une seule fois, tout ou partie des convois, des règlements particuliers continueront à régir la matière.

Dans des circonstances exceptionnelles certains bateaux pourront encore exercer le trématage en dehors du droit de leur classe; mais les conducteurs de ces bateaux devront être munis d'autorisations spéciales et individuelles, délivrées par l'Ingénieur en chef, et qu'ils seront tenus de représenter à toute réquisition.

S'il devait être dérogé à la règle, pour un temps déterminé et par mesure générale, en faveur des bateaux chargés de certains objets ou marchandises, et notamment des blés et farines, il y sera pourvu par une décision ministérielle.

En cas de contestations sur l'application des dispositions du présent article, les conducteurs de bateaux seront tenus de se conformer aux ordres de l'éclusier ou de tout autre agent de la navigation pour la priorité du passage.

ARTICLE 19.

Halage.

Quand les bateaux marchant avec relais auront leurs relais à bord, le nombre des chevaux embarqués devra être au moins égal à celui des chevaux à terre.

TITRE III.

BATEAUX, TRAINS OU RADEAUX EN MARCHE. — PASSAGE AUX ÉCLUSES ET PONTS MOBILES.

ARTICLE 20.

Navigation de jour et de nuit.

La navigation et le passage aux écluses auront lieu librement le jour et la nuit.

Les Ingénieurs peuvent, néanmoins, interdire la navigation de nuit à l'époque des crues, des gelées et des débâcles, et dans le cas où des avaries survenues, soit aux digues, soit aux ouvrages d'art de la voie navigable, feraient craindre quelque danger.

Les Ingénieurs peuvent aussi rendre la navigation de nuit obligatoire pour tous les bateaux sans distinction, lorsque ces bateaux encombrent les biefs, notamment aux approches et à la suite des chômages.

ARTICLE 21.

Interruption de la navigation.

Hors le cas de force majeure, la navigation ne pourra être suspendue que par un acte administratif qui fixera l'époque et la durée de l'interruption.

Pendant les chômages, les bateaux pourront circuler à leurs risques et périls dans les parties restées en eau.

ARTICLE 22.

Rencontre des bateaux, trains ou radeaux.

Tout bateau, train ou radeau allant dans un sens doit la moitié de la voie d'eau à tout bateau, train ou radeau allant dans un sens contraire.

Quand les bateaux qui se croisent sont l'un chargé, l'autre vide, le bateau vide se range du côté opposé au halage.

Si les bateaux qui se croisent sont tous deux chargés ou vides, le bateau montant se tient du côté du halage.

ARTICLE 23.

Dans le trématage, le bateau qui cède le passage doit se ranger du côté opposé au halage et lâcher son trait.

Si le bateau trématant est un bateau à vapeur isolé ou remorquant un convoi, le bateau à dépasser se rangera du côté du halage sans lâcher son trait.

ARTICLE 24.

Lorsqu'un bateau, train ou radeau se présentera dans une partie de la voie navigable qui n'a pas une largeur suffisante pour le croisement de deux bateaux, et dans laquelle un équipage se trouvera déjà engagé, il sera tenu de s'arrêter et de se ranger pour laisser passer ce dernier.

Des poteaux indicateurs feront connaître les limites entre lesquelles le croisement des bateaux ne peut avoir lieu.

ARTICLE 25.

Tout bateau qui s'arrête doit se ranger du côté opposé au halage.

ARTICLE 26.

Passage aux écluses et ponts mobiles.

Les éclusiers et les pontiers n'accorderont, sous aucun prétexte, le passage des écluses et ponts mobiles aux bateaux, trains et radeaux dont les conducteurs ne représenteraient pas les pièces exigées par l'article 5 du titre Ier.

ARTICLE 27.

Avant d'accorder le passage de nuit aux écluses et ponts mobiles, les éclusiers et pontiers devront s'assurer que les bateaux remplissent les conditions prescrites par l'article 6 du présent règlement et qu'ils doivent continuer leur route.

Pour les bateaux à vapeur, les éclusiers et pontiers exigeront la production du permis de navigation.

ARTICLE 28.

Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, ne pourrait passer immédiatement, devra s'arrêter, pour attendre son tour, avant le poteau indicateur de la limite du stationnement.

ARTICLE 29.

Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, ne voudra pas se faire écluser, devra s'arrêter au poteau indicateur et se garer dans l'emplacement qui lui sera indiqué par l'éclusier.

ARTICLE 30.

On profitera, autant que possible, de la même éclusée pour faire passer deux bateaux marchant en sens contraire. Les mariniers seront tenus d'exécuter les manœuvres prescrites dans ce but par les éclusiers.

ARTICLE 31.

Aux approches des écluses, ponts et ouvrages d'art, le mouvement des bateaux sera réglé de manière à prévenir tout choc.

Les bateaux seront solidement amarrés, à chaque extrémité, pendant qu'on les éclusera; on les fera ensuite sortir avec précaution; en aucun cas, on ne les attachera aux portes.

Chaque bateau sera muni de perches pour parer les chocs contre les bajoyers et les portes, et pour aider à la sortie des écluses.

Les patrons et mariniers devront d'ailleurs se conformer ponctuellement à tous les ordres qui leur seront donnés par l'éclusier, pour les précautions à prendre lors des manœuvres de l'éclusage.

ARTICLE 32.

Les bateaux-trains ou radeaux ne peuvent rester dans l'écluse que le temps strictement nécessaire pour la manœuvre.

ARTICLE 33.

L'éclusier a seul le droit de manœuvrer les ventelleries et les portes d'écluses. Toutefois, il peut être aidé par les mariniers, qui doivent, dans ce cas, se conformer à ses ordres.

TITRE IV.

PASSAGE DES SOUTERRAINS.

ARTICLE 34.

(A régler dans chaque cas.)

§ 1er. . . . .

§ 2. . . . .

§ 3. . . . .

TITRE V.

STATIONNEMENT DES BATEAUX. — EMBARQUEMENT, DÉBARQUEMENT ET ENTREPOT DES MARCHANDISES. — MESURES D'ORDRE DANS LES PORTS PUBLICS ET PRIVÉS. — RÉPARATION DES BATEAUX. — GARAGE.

ARTICLE 35.

Stationnement des bateaux.

Les bateaux ne peuvent stationner que dans les ports et dans les parties de la voie navigable désignées par les Ingénieurs.

Le stationnement est dans tous les cas interdit :

1° Sur tous les points où le croisement des bateaux ne peut s'opérer;

2° A moins de
en amont et en aval des écluses.

ARTICLE 36.

Les bateaux qui stationnent dans les biefs se placent sur un seul rang du côté opposé au halage.

Ils sont disposés par groupes, laissant entre eux un intervalle libre suffisant pour le croisement des bateaux en marche, suivant les indications des Ingénieurs. Le nombre de bateaux placés bout à bout dans chaque groupe et la longueur de l'intervalle à réserver entre chaque groupe seront fixés par le Préfet, sur les propositions des Ingénieurs en chef.

ARTICLE 37.

Tout bateau en stationnement sera amarré à ses deux extrémités.

Il devra être gardé de jour et de nuit.

ARTICLE 38.

Embarquement, débarquement et entrepôt des marchandises.

Il est défendu de charger, décharger et déposer des marchandises ailleurs que dans les ports, à moins d'une permission de l'Ingénieur, s'il s'agit d'un bateau, ou d'une autorisation de l'Ingénieur en chef, s'il s'agit de chargements ou de déchargements qui doivent avoir une certaine durée ou une certaine continuité.

ARTICLE 39.

Mesures d'ordre dans les ports publics ou privés.

Lorsque les ports publics ou privés sont du côté du halage, les bateaux ne peuvent y rester que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement.

Aussitôt après l'achèvement de ces opérations ou pendant leurs interruptions, les bateaux doivent s'amarrer du côté opposé.

ARTICLE 40.

Les mariniers, dans les ports publics, se conformeront au règlement particulier de chaque port.

Il est d'ailleurs prescrit d'une manière générale :

1° D'enlever les gouvernails et de les mettre dans les bateaux ou le long du bord;

2° De ranger les marchandises à terre de manière qu'elles occupent le moins d'espace possible;

3° De réserver sur le bord un chemin de 4 mètres, au moins, du côté du halage et un chemin de 2 mètres, au moins, du côté opposé;

4° De laisser libres les chemins de service réservés sur chaque port, suivant les indications données par les Ingénieurs ou par les Inspecteurs et gardes-port.

ARTICLE 41.

Les bateaux en chargement ou en déchargement seront placés à quai dans les ports publics, de préférence à tous autres.

ARTICLE 42.

Il ne peut être déposé dans les ports publics que des marchandises arrivées par eau ou destinées à être embarquées.

ARTICLE 43.

Bateaux en réparation.

Les bateaux à réparer devront être placés sur des cales de radoub.

Les propriétaires des bateaux pourront, néanmoins, quand les circonstances l'exigeront, obtenir des Ingénieurs la faculté de réparer leurs bateaux sur d'autres points qui leur seront désignés.

ARTICLE 44.

Garage.

Les bateaux sans emploi ou qui attendront leur chargement seront garés dans les lieux désignés par les Ingénieurs. Ils seront disposés comme il est dit à l'article 36 du présent règlement.

Les propriétaires de ces bateaux seront tenus de faire connaître à l'éclusier le nom et la demeure des personnes à qui la garde en sera confiée.

TITRE VI.

INTERDICTIONS ET PRESCRIPTIONS. — AUTORISATIONS. DISPOSITIONS DIVERSES.

ARTICLE 45.

Interdictions.

Il est défendu :

1° De jeter ou déposer dans   ou sur les dépendances, des immondices, pierres, graviers, bois, paille ou fumiers, ni rien qui puisse en embarrasser et atterrir le lit; d'y planter aucun pieu, d'y mettre rouir du chanvre et du lin, comme aussi d'extraire des pierres, terres, sables et autres matériaux plus près des bords que 12 mètres (article 14 de l'arrêt du 24 juin 1777);

2° De détériorer, soit les digues ou ouvrages d'art, soit les plantations ou récoltes (article 11 de l'arrêt du 24 juin 1777);

3° De stationner sur les terre-pleins des écluses et sur les passerelles des portes;

4° De suivre, avec des bestiaux ou des chevaux autres que ceux employés au halage, les levées et autres parties des terrains dépendant des voies navigables qui ne sont pas grevées de la servitude de passage;

5° D'y laisser pâturer les chevaux ou toute espèce de bétail;

6° D'y chasser, à moins d'être fermier ou permissionnaire de la chasse;

7° D'y pêcher autrement qu'à la ligne flottante tenue à la main, à moins d'être fermier ou permissionnaire de la pêche.

ARTICLE 46.

Il est défendu aux mariniers et autres :

1° D'embarrasser les ports et gares qui leur sont affectés, de laisser vaguer les soupentes de leurs traits de bateaux, de garer leurs bateaux ou radeaux du côté du halage (article 8 de l'arrêt du 24 juin 1777);

2° D'amarrer les bateaux, trains ou radeaux sur les banquettes, plus près de l'arête intérieure de la berge que 3 mètres;

3° D'attacher aucun cordage aux arbres plantés sur les banquettes ou les francs-bords, aux bornes kilométriques, aux poteaux de stationnement, aux poteaux télégraphiques, et de tenir les cordages élevés au-dessus des banquettes de manière à gêner ou intercepter le passage;

4° De se servir, sur les canaux et au passage des écluses et ouvrages d'art en général, de harpons, gaffes, bâtons ferrés et autres engins qui pourraient endommager les maçonneries, portes d'écluses et toute partie de la voie navigable.

ARTICLE 47.

Prescriptions.

Les riverains mariniers ou autres devront faire enlever, dans le plus bref délai possible, les pierres, terres, bois, débris de bateaux et autres empêchements étant de leur fait ou à leur charge, dans e lit de la voie navigable ou sur les bords. Faute de quoi il y sera pourvu à leurs frais, sans préjudice de l'amende encourue pour la contravention (article 3 de l'arrêt du 24 juin 1777).

ARTICLE 48.

Autorisations.

Dans la traversée des villes, bourgs et villages ou dans les port publics, nul ne pourra réparer les constructions longeant et joignant la voie navigable, ou en élever de nouvelles, sa nsy avoi été autorisé par l'Administration.

ARTICLE 49.

Tout propriétaire qui, en dehors des villes, bourgs et villages et des ports publics, voudra élever des constructions ou faire des plantations sur ses terrains, le long de la voie navigable, ne pourra

commencer lesdites constructions ou plantations avant que, sur sa demande, le Préfet ait fait reconnaître et tracer contradictoirement la limite du domaine public.

Aucune plantation ne pourra, d'ailleurs, conformément à l'article 671 du Code civil être faite qu'à une distance de 2 mètres de la ligne séparative du domaine public et des propriétés particulières, pour les arbres à haute tige, et à la distance d'un demi-mètre, pour les autres arbres et les haies vives.

Pour les terrains simplement grevés de la servitude de halage, le long des fleuves et rivières, on se conformera à l'article 7 du titre XXVIII de l'ordonnance d'août 1669.

ARTICLE 50.

Nul ne peut circuler, soit à cheval, soit en voiture, sur les digues et chemins de halage des canaux, dérivations et chemins de halage construits par l'État pour les rivières navigables, qu'en vertu d'une autorisation écrite de l'Ingénieur en chef.

Les employés à cheval des contributions indirectes et des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions, sont dispensés de cette autorisation.

Les autorisations de circuler, dans un intérêt privé, sur les digues et chemins de halage non grevés d'une servitude de passage, ne pourront être accordées que par le Préfet et à titre onéreux, sous les conditions prescrites par l'Administration (*).

ARTICLE 51.

Ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisation toujours révocable de l'Administration et sous les conditions qu'elle aura déterminées :

1° Les ouvertures ou sorties sur les digues ou francs-bords des canaux, des rigoles, dérivations, et sur les chemins de halage construits par l'État le long des rivières navigables ;

2° Les lavoirs ou abreuvoirs ;

3° Les prises d'eau sur la voie navigable ;

4° Les égouts dirigés vers l. . . . . ;

5° Les ports privés ;

6° Les grues, chèvres et autres appareils pour l'embarquement et le débarquement des marchandises ;

(*) Voir notamment la circulaire du 13 mars 1880, *Annales* 1880, p. 521.

7° Et tous autres ouvrages qui s'étendraient sur le domaine public.

ARTICLE 52.

Les particuliers peuvent, sur le rapport des Ingénieurs, obtenir l'autorisation, sous des conditions déterminées, d'avoir des barques pour leur usage et pour l'exploitation de leurs propriétés; mais il leur est interdit, sous les peines de droit, d'appliquer ces barques au transport des passagers d'une rive à l'autre, avec ou sans rétribution.

Ces barques devront d'ailleurs être toujours garées, de manière à ne gêner ni la navigation ni le halage.

ARTICLE 53.

Toutes avaries faites aux ouvrages d'art, toutes dégradations des digues et talus, seront réparées aux frais de l'auteur desdites avaries ou dégradations, sans préjudice des peines encourues (*).

ARTICLE 54.

Le propriétaire ou patron d'un bateau, train ou radeau qui viendrait à couler à fond est tenu de prendre, dans le délai qui lui sera prescrit par l'agent de la navigation le plus voisin, les dispositions nécessaires pour retirer ce bateau ou le remettre à flot.

Faute par lui d'avoir satisfait à cette obligation dans le délai fixé, il y sera pourvu à ses frais par l'agent de la navigation. Ce dernier fera, d'ailleurs, prévenir sur-le-champ l'Ingénieur et constatera dans un procès-verbal la cause du naufrage, le retard qui en sera résulté pour la navigation et les dépenses qui auraient pu être faites d'office.

ARTICLE 55.

Tout bateau, train ou radeau abandonné ou amarré du côté du halage, sans patron ni gardien, sera conduit, par les soins du premier agent de la navigation qui en constatera l'abandon, dans un lieu où il ne pourra gêner la navigation.

Cet agent dressera procès-verbal et préposera un homme à la garde dudit bateau, train ou radeau.

Les dépenses faites par application du présent article seront à la charge du propriétaire.

(*) Voir la circulaire du 26 décembre 1879, *Annales* 1880, p. 121.

TITRE VII.

PROCÈS-VERBAUX DE CONTRAVENTIONS ET DÉLITS. — JURIDICTIONS. EXÉCUTIONS D'OFFICE ET CAUTIONS.

ARTICLE 56.

Procès-verbaux de contraventions et délits.

Toutes les infractions au présent règlement et tous autres délits ou contraventions prévus par les anciennes lois et ordonnances, ainsi que par la loi du 19 février 1880, seront constatés par procès-verbaux des agents de la navigation et autres ayant qualité pour verbaliser.

ARTICLE 57.

Juridictions.

Les procès-verbaux constatant des contraventions de grande voirie seront déférés au conseil de préfecture.

Les procès-verbaux constatant des contraventions aux dispositions du présent règlement, qui ne rentrent dans aucun des cas prévus par les lois et ordonnances, seront déférés aux tribunaux de simple police.

Les procès-verbaux constatant des insultes et mauvais traitements envers les agents de l'Administration, dans l'exercice de leurs fonctions, et, en général, des délits qui peuvent entraîner une peine corporelle, seront déférés aux tribunaux de police correctionnelle.

Les procès-verbaux constatant à la fois et des contraventions prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article et des délits spécifiés au paragraphe 3 seront déférés en même temps à chacun des tribunaux compétents et, à cet effet, dressés en autant d'expéditions qu'il y aura de juridictions appelées à en connaître.

ARTICLE 58.

Exécutions d'office et cautions.

Lorsqu'une exécution d'office aura eu lieu, l'état des frais, vérifié et arrêté par les Ingénieurs, sera transmis au Préfet, qui

délivrera exécutoire du remboursement contre les contrevenants.

Les marchandises et les bateaux seront, d'ailleurs, retenus jusqu'à présentation d'une caution solvable qui sera chargée d'effectuer ledit remboursement.

ARTICLE 59.

Dispositions exceptionnelles.

. . . .
. . . .

PERSONNEL.

(N° 443)

Juillet 1882.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 4 juillet. — M. **Philippe**, ingénieur en chef détaché au Ministère de l'Agriculture, est nommé Officier de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

Décret du 11 juillet. — M. **Alphand**, inspecteur général de 1re classe, est élevé à la dignité de Grand Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Intérieur).

Idem. — Sont promus dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

Au grade de Commandeur.

M. **Chatoney**, inspecteur général de 1re classe.

Au grade d'Officier.

MM. **Mazoyer-Lagrange**, inspecteur général de 2e classe.
Sevène, ingénieur en chef de 1re classe.

Idem.— Sont nommés chevaliers de l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

MM. **Frossard**, ingénieur en chef de 2e classe.
Chardard, ingénieur ordinaire de 1re classe.
Gérard, —
Margerid, —
Alexandre, —

Chemin, —
Baum, —
du Boys (Paul), —
Cailloux, ingénieur en chef de 2e classe.

Décret du 18 *juillet*. — M. **Garet**, ingénieur en chef de la voie à la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est promu au grade d'Officier de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

3° NOMINATIONS.

13 *juillet*. — M. **Pirayre**, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude (Haute-Loire) et du 4e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Gautié, est nommé sous-ingénieur, pour prendre rang à dater du 16 juillet 1882.

4° AVANCEMENTS.

29 *juillet*. — Est porté de 7 000 à 8 000 francs le traitement des ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Daniel.**
Thouvenot.
Montaut.
Delocre.

MM. **Partiot.**
de Quartery.
Dinet.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Galland.**
Roman.
Boeswillwald.
Vidalot.
Vivenot.

MM. **Cheysson.**
Boulé.
Gobin.
Cuvinot.
Lanteirès.

Idem. — Les ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent sont élevés au grade d'ingénieur en chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1882, savoir :

MM. **Brisac.**
Denis.
Revol.

MM. **Gentil.**
Fabre.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent; savoir :

MM. **Rouville.**
Schœndœrffer.

MM. **Mouret.**
Harlé (Henri).

Idem. — M. **Marx**, ingénieur en chef de 1re classe à Nancy, est

nommé inspecteur général de 2[e] classe, pour prendre rang à dater du 16 août 1882.

M. **Marx**, conservera d'ailleurs son service jusqu'à la désignation de son successeur.

5° DISPONIBILITÉ.

1[er] *juillet.* — M. **Thoré**, ingénieur en chef de 1[re] classe, chargé du service ordinaire du département de la Sarthe, actuellement en congé, est mis en disponibilité pour raisons de santé.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
Décret du 26 juin. — M. **Maire**, ingénieur en chef de 1[re] classe, né le 1[er] juillet 1820. . . .	1[er] juillet 1882.
M. **Maire** conservera d'ailleurs la direction du service du canal du Rhône au Rhin jusqu'à la désignation de son successeur.	
6 *juillet.* — M. **Lyautey**, ingénieur en chef de 1[re] classe, né le 21 décembre 1821.	16 juillet.
M. **Lyautey**, prend le titre d'inspecteur général honoraire.	
18 *juillet.* — M. **Hardy**, inspecteur général, né le 21 juillet 1817.	21 juillet.
M. **Hardy** conserve toutefois ses fonctions jusqu'au 1[er] novembre.	
Idem. — M. **Paqueron**, ingénieur en chef de 1[re] classe, né le 25 juillet 1820	25 juillet.
M. **Paqueron** conserve toutefois ses fonctions jusqu'au 1[er] août 1882.	
Idem. — M. **Hoslin**, ingénieur en chef de 2[e] classe, né le 30 juillet 1820.	30 juillet.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *juin.* — M. **Dinet**, conducteur de 2[e] classe, précédemment chargé de l'arrondissement de Clamecy (Nièvre), actuellement en congé pour raisons de santé, est chargé, dans le département de l'Indre, à la résidence de Châteauroux, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord, en remplacement de M. **Bleynie**, appelé à un autre service.

M. **Dinet** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

1[er] *juillet.* — M. **Aron**, ingénieur en chef de 2[e] classe, chargé, à la résidence du Mans, d'un service spécial d'études et travaux

et de contrôle de travaux de chemins de fer, est chargé, en outre, du service ordinaire du département de la Sarthe, dont l'intérim lui est actuellement confié, en remplacement de M. **Thoré**, mis en disponibilité pour raisons de santé.

1er *juillet*. — Le canal de la Souchez à la Haute-Lys (section comprise entre le bassin d'Aire et le confluent de la décharge de Merville), sont respectivement distraits des arrondissements de Douai et de Lille et rattachés à l'arrondissement de Béthune, du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — La résidence de l'ingénieur ordinaire chargé du service des études et travaux de la ligne de Reims à Dun est transférée de Reims à Vouziers.

Idem. — M. **Macaigne**, conducteur principal, attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est chargé, au même service, de l'arrondissement de Béthune, en remplacement de M. **Barbet**, appelé à une autre destination.

M. **Macaigne**, remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Mongin**, sous-ingénieur, chargé, à la résidence de Vassy, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord du département de la Haute-Marne et attaché au service des études du canal d'Houdelaincourt à Joinville et au service du contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef de **Quartery**, est attaché en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef **Carlier**, au service des études et travaux du chemin de fer de Doulevant à la ligne de Paris à Belfort, direction de Bricon.

5 *juillet*. — M. **Tavernier**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de la Côte-d'Or, du service ordinaire de l'arrondissement de Dijon, est chargé, dans le département du Rhône, à la résidence de Lyon, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord et du 1er arrondissement (ligne de Gisors à l'Arbresle) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Gobin**, actuellement confiés à titre d'intérim à M, **Girardon** (Henri).

Idem. — M. **Renaud**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de la Côte-d'Or, du service ordinaire de l'arrondissement de Beaune, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Dijon, en remplacement de M. **Tavernier (René)**, appelé à une autre destination.

M. **Renaud** reste toutefois chargé provisoirement de l'intérim du service de l'arrondissement de Beaune.

5 *juillet*. — La ligne d'Annecy à Annemasse, précédemment

comprise dans les attributions de M. l'ingénieur en chef **Margot**, est rattachée au service du contrôle des travaux de chemins de fer confié à M. **Koziorowicz**, ingénieur en chef à Annecy.

5 *juillet.* — Le service spécial d'études et travaux de chemins de fer confié, à la résidence de Versailles, à M. **Lyautey**, ingénieur en chef admis sur sa demande à faire valoir ses droits à la retraite, est supprimé.

Les lignes composant ce service sont réparties comme il suit entre MM. les ingénieurs en chef **Rousseau** et **Cabarrus**, savoir :

1° Lignes d'Épinay à Luzarches (liquidation), de Dreux à Maintetenon, de Maintenon à Auneau et à la limite du département de Seine-et-Oise; de la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir près Auneau à Melun (section comprise entre la limite de ces deux départements et Étampes).

M. **Rousseau**, ingénieur en chef de 1re classe, déjà chargé du service ordinaire du département de Seine-et-Oise et d'un service de contrôle de travaux de chemins de fer.

2° Ligne de Rambouillet à un point à déterminer sur la ligne de Pontoise à Gisors, entre Ws, Marines et Chars, en passant par un point à déterminer entre Mantes et Meulan;

Ligne de la limite des départements d'Eure-et-Loir et de Seine-et-Oise à Melun (section comprise entre Etampes et Melun).

M. **Cabarrus**, ingénieur en chef de 1re classe déjà chargé, à la résidence de Versailles, d'un service spécial d'études et travaux de chemins de fer.

11 *juillet.* — Un 6e arrondissement est créé dans le service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. **Picquenot**, ingénieur en chef à Lons-le-Saulnier.

Cet arrondissement se composera de la ligne de Champagnole à Tancua avec embranchement sur Morez, distraite des attributions de M. **Ansaloni**, ingénieur auxiliaire à Lons-le-Saulnier.

M. **Favier**, chef de section principal, attaché, dans le département de la Drôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes, est chargé du 6e arrondissement ci-dessus créé.

M. **Favier**, résidera à Champagnole.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — Le 3e arrondissement (ligne de Nantes à Segré. — 1re section) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Loche** est supprimé.

La ligne de Nantes à Segré — 1re section, précédemment comprise dans les attributions de M. l'ingénieur **Rousseau**, est réunie

au 1er arrondissement du même service (M. **Résal**, ingénieur ordinaire à Nantes).

Les 4e et 5e arrondissements du service ci-dessus désigné prendront respectivement les nos 3 et 4.

11 *juillet*. — M. **Bartet**, ingénieur ordinaire de 1re classe détaché au service municipal de la Ville de Paris, est chargé, dans le même service, de l'éclairage des promenades et des concessions sur la voie publique. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Jundt**, ingénieur en chef à Belfort, est démissionnaire des fonctions d'agent voyer en chef du territoire de Belfort à dater du 1er mai 1882.

Idem. — M. **Navereau**, sous-ingénieur, chargé, dans le département d'Ille-et-Vilaine, du service ordinaire de l'arrondissement de Redon et attaché au service de la 1re section du canal de Nantes à Brest et au service de la Vilaine inférieure et du port de Redon, est chargé, dans le département de la Loire-Inférieure, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est et du 8e arrondissement de la 3e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. **Rousseau**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Labussière**, conducteur de 1re classe au service maritime (littoral Nord) du département de la Loire-Inférieure, est chargé, dans le département d'Ille-et-Vilaine, du service ordinaire de l'arrondissement de Redon et attaché au service de la 1re section du canal de Nantes à Brest et au service de la navigation de la Vilaine inférieure et du port de Redon, en remplacement de M. **Navereau**, appelé à une autre destination.

M. **Labussière** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

13 *juillet* 1882. — M. d'**Asbonne**, ingénieur en chef de 1re classe chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et du service d'études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, est chargé du service ordinaire du département de la Vienne, en remplacement de M. **Paqueron**, admis à la retraite.

Idem. — M. **Fabre**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département de la Seine, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Denis et du 1er arrondissement — 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et du service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, en remplacement de M. d'**Asbonne** appelé à une autre destination.

M. **Fabre**, remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service du contrôle des travaux de la ligne de Givors à la Voulte est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

21 *juillet.* — Deux emplois spéciaux d'ingénieur ordinaire sont créés aux résidences de Valenciennes et de Saint-Quentin pour le service des études et travaux du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Idem. — M. **Bourquelot**, ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, à la résidence d'Épinal, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est et des 1er et 4e arrondissements des services d'études et travaux de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs **Holtz** et **Marx**, est chargé, à la résidence de Valenciennes, du 1er arrondissement du service des études et travaux du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, en remplacement de M. **Berthet**, qui conserve d'ailleurs ses autres attributions.

Idem.—M. **Salle** (Georges), ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Nord, du service ordinaire de l'arrondissement d'Avesnes, du 4e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Doniol**, du 4e arrondissement d'observations hydrométriques et d'annonces des crues des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, et attaché au service de la navigation de la Belgique sur Paris, au contrôle des travaux du chemin de fer du Nord et au service des études du canal de la Meuse à l'Escaut, reste exclusivement chargé, à la résidence de Saint-Quentin, du 2e arrondissement de ce dernier service.

Idem. — M. **Sardin**, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur chargé, à la résidence de Bar-sur-Aube, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du département de l'Aube, est chargé, à la résidence d'Épinal, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du département des Vosges, en remplacement de M. **Bourquelot**, appelé à une autre destination.

21 *juillet.* — M. **Haghe**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département de l'Aube est chargé, à la résidence de Bar-sur-Aube, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du même département, en remplacement de M. **Sardin**, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Bonneau**, conducteur principal, au service ordinaire du département du Nord et au service ordinaire du contrôle des chemins de fer du Nord, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Avesnes et du 4e arrondissement du service d'obser-

vations hydrométriques et d'annonces des crues des bassins de la Sambre, de l'Escaut, et de l'Yser, et attaché au service de la navigation de la Belgique sur Paris, en remplacement de M. **Salle**, appelé à une autre destination.

M. **Bonneau**, remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

27 *juillet.* — M. **Renard**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est chargé de l'intérim du service ordinaire de Blois, vacant par suite du départ de M. **Heude.**

29 *juillet.* — M. **Laureaux**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Châtel**, dans le département du Doubs, est chargé, dans le département de la Meuse, à la résidence de Verdun, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, du 3e arrondissement (ligne de Baroncourt à Étain) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**, et attaché au service du contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est en remplacement de M. **Gotteland**, précédement appelé à une autre destination.

M. **Laureaux** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 11 *juillet* 1882. — Sont nommés chevaliers dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

MM. **Delabie**, conducteur principal;
Queux, conducteur principal.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

22 *juin.* — M. **Giron**, service vicinal du département de la Gironde.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Bourdeaud**, Côte-d'Or, service de la navigation de la Saône.

22 *juin*. — M. **Lazuttes**, service de l'administration des chemins de fer de l'État.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Cochet**, service de l'administration des chemins de fer de l'État.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Pouget**, détaché au service municipal de la ville de Roubaix.

Idem. — M. **Audron**, service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

30 *juin*. — M. **Genet**, Meurthe-et-Moselle, service du canal de Dombasle à Saint-Dié.

Idem. — M. **Pastouret**, Var, service des études et travaux du chemin de fer de Draguignan à Mirabeau.

Idem. — M. **Augustin**, Meurthe-et-Moselle, service des études et travaux des chemins de fer de Mirecourt à Chalindrey, etc.

Idem. — M. **Goureau**, Loire-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Warot**, Pas-de-Calais, service ordinaire.

1er *juillet*. — M. **Gaspar**, détaché au service du Ministère de l'Agriculture pour être employé aux travaux hydrauliques du département des Pyrénées-Orientales.

Idem. — M. **Boulard**, Loiret, service des études et travaux des chemins de fer de Bourges à Gien et d'Argent à Beaune-la-Rolande.

Idem. — M. **Carlin**, Alpes-Maritimes, service ordinaire.

Idem. — M. **Brazier**, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean Pied-de-Port.

Idem. — M. **Beigbeder-Camps**, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Puyôo à Saint-Palais.

Idem.— M. **Delanoy**, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Grialou**, Rhône, service ordinaire.

Idem. — M. **Jacques**, Basses-Alpes, service des études et travaux du chemin de fer de Digne à Castellane.

Idem. — M. **Portalier**, Haute-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Langogne au Puy.

11 *Idem*. — M. **Renard**, Loir-et-Cher, service du chemin de fer de Thorigné à Courtalain.

Idem. — M. **Chevrier**, Côte-dOr, service des études et travaux du chemin de fer d'Épinac à Velars.

3° AVANCEMENTS.

11 *juillet* 1882. — Sont nommés conducteurs principaux les conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS.	MM.		
5e inspection.	Variot.	Côte-d'Or.	Faisant fonctions d'ingénieur. — Navigation de la Saône.
8e inspection.	Journet.	Aude.	Faisant fonctions d'ingénieur. — Service ordinaire.
14e inspection.	Berthier.	Indre.	Idem.
22e inspection.	Terme.	Lot.	Chemins de fer.
24e inspection.	Delannoy.	Pas-de-Calais.	Phares et balises.
Canal de l'Est.	Girardin.	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est (3e section)
Service municipal.	Mahieu.	Seine.	Service municipal.
Idem.	Willemin.	Idem.	Idem.
Idem.	Loyal.	Idem.	Idem.
Contrôle.	Beissac.	Idem.	Contrôle de l'Est.

Sont élevés à la 1re classe les conducteurs des ponts et chaussées de 2e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS.	MM.		
4e inspection.	Menuelle.	Aube.	Service ordinaire.
9e inspection.	Mazel.	Tarn-et-Garonne.	Navigation de la Garonne
12e inspection.	Le Troadec.	Finistère.	Service ordinaire.
14e inspection.	Mabilat.	Loiret.	Faisant fonctions d'ingénieur. — Chemins de fer.
14e inspection.	Barbereau.	Loir-et-Cher.	Service ordinaire et hydraulique.
15e inspection.	Paradis.	Lozère.	Faisant fonction d'ingénieur. Service ordinaire.
20e inspection.	Décarsin.	Maine-et-Loire.	Chemins de fer.
20e inspection.	Devin.	Eure-et-Loir.	Faisant fonctions d'ingénieur. Chemins de fer.
22e inspection.	Duteil.	Corrèze.	Chemins de fer.
24e inspection.	Coyaux.	Nord.	Voies navigables.
24e inspection.	Truck.	Idem.	Idem.
Canal de l'Est.	Guilliot.	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est (4e section).
Service municipal.	Bauny.	Seine.	Service municipal.
Idem.	Maker.	Idem.	Idem.

11 *juillet* 1882. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS.	MM.		
1re inspection.	Leroy.	Seine-et-Marne.	Navigation de la Seine.
17e inspection.	Charton.	Meuse.	Chemins de fer.
17e inspection.	Gaillard.	Hérault.	Idem.
22e inspection.	Serres.	Lot.	Idem.
23e inspection.	Bergerol.	Cantal.	Idem.
23e inspection.	Renard.	Yonne.	Idem.

Sont élevés à la 3e classe de leur grade les conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS.	MM.		
1re inspection.	Boucher.	Seine.	Navigation de la Seine (2e section).
4e inspection.	Pierre.	Haute-Marne. . . .	Canal de la Marne à la Saône.
19e inspection.	Bonnehon.	Basses-Pyrénées. .	Chemins de fer.
25e inspeetion.	Dominois (Pierre). .	Pas-de-Calais. . . .	Service maritime.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

11 *juillet.* — M. **Ghis**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est mis en congé renouvelable, et autorisé à entrer au service de la compagnie générale des eaux comme inspecteur représentant cette compagnie à Toulon.

13 *juillet.* — M. **Héraud**, conducteur de 3e classe, détaché au service de l'administration des colonies pour être employé en Cochinchine et remis à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la compagnie interocéanique du canal de Panama.

5° DISPONIBILITÉ.

1er *juillet.* — M. **Léger**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'au 16 février 1884, époque à laquelle il comptera trente années de service admissibles pour la retraite.

6° DÉMISSIONS.

30 *juin* — Est acceptée la démission de M. **Ventajou**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

11 *juillet.* — M. **Chastrusse**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure est déclaré démissionnaire à dater du 1er mars 1882.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution
MM. **Sauveton**, conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement.	1er mai 1882.
M. **Pierrot**, conducteur principal au service du contrôle des travaux de chemins de fer confié à	

M. l'ingénieur en chef **de Villiers du Terrage**, dans le département de la Seine, et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest. . . . . 14 juillet.

M. **Duffaure**, conducteur de 4e classe en congé illimité. . . . . 17 juillet.

M. **Monin**, conducteur principal au service du canal de la Marne au Rhin dans le département de Meurthe-et-Moselle. . . . . 1er août.

M. **Jégu**, conducteur de 1re classe détaché au service municipal de la ville de Paris. . . . . . . 6 août.

M. **Choquet**, conducteur de 1re classe an service ordinaire du département de l'Oise. . . . . . . 13 août.

M. **Bonnefoy**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département des Landes. . . . . 15 août.

M. **Jaubert**, conducteur de 4e classe en congé illimité. . . . . 15 août.

8o DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Languepin**, conducteur principal au service de la navigation de la Dordogne dans le département de la Gironde. . . . . 26 mai 1882.

M. **Dagorne**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de l'Oise. . . . . . . 8 juin 1882.

M. **Reboul**, conducteur de 3e classe au service des études et travaux du chemin de fer de la Calade à Salon dans le département des Bouches-du-Rhône. . . . . 9 juin 1882.

9o DÉCISIONS DIVERSES.

19 *juin*. — M. **Cossul**, conducteur de 3e classe, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, dans le département du Morbihan, passe dans le département du Finistère au même service.

Idem. — M. **Guillon**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Auray à Quiberon, dans le département du Morbihan, passe au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest (même département).

30 *juin*. — M. **Charbonnier**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Sarthe, est attaché en outre au service du contrôle des travaux des lignes de Sillé-le-Guillaume à la Hutte et de la Hutte à Mamers.

1er *juillet* 1882. — M. **Dinet**, conducteur de 2e classe, chargé de l'arrondissement de Clamecy (Nièvre) actuellement en congé avec traitement entier pour raisons de santé, est chargé, dans le département de l'Indre, à la résidence de Châteauroux, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Macaigne**, conducteur principal au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais dans le département du Nord est chargé au même service de l'arrondissement de Béthune.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

M. **Guiborel**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux des chemins de fer de Mayenne à Fougères dans le département de la Mayenne, passe, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service des études et travaux du chemin de fer de Fougères à Vire.

Idem. — M. **Bremond**, conducteur de 2e classe au service du contrôle des travaux de chemins de fer de l'Ouest dans le département de la Seine, est attaché, dans le même département, au service du contrôle de l'exploitation du même réseau (3e section).

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 15 octobre 1873 qui a accepté la démission de M. **Espéron**, conducteur auxiliaire attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

M. **Espéron** est placé dans la situation de service détaché à dater du 1er octobre 1873, époque à laquelle il est entré au service du canal du Midi. Il est nommé conducteur de 4e classe pour prendre rang à dater du 1er janvier 1876.

Idem. Est rapporté l'arrêté du 13 mai 1882 par lequel M. **Marin** a été nommé conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

Idem. — M. **Méalin**, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité. Il est attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux des chemins de fer de Barbezieux à Saint-Mariens, Moulis à Lamarque, etc.

M. **Méalin** sera considéré comme ayant été en congé renouvelable depuis le 1er novembre 1879 jusqu'au 1er juillet 1882 pour exercer les fonctions de chef de section à la compagnie de constructions des Batignolles.

Idem. — M. **Dautrey**, conducteur de 4e classe, au service de la 4e section du canal de l'Est, dans le département des Vosges, passe au service du canal de Dombasle à Saint-Dié, même département.

Idem. M. **Archen**, conducteur de 3e classe au service de la 2e section du canal de l'Est dans le département de la Meuse,

passe au service du canal de la Chiers, même département.

1er *juillet.* — M. **Chevallier-Girard**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, dans le département de la Gironde, passe au service des études et travaux des chemins de fer de Marcenais à Libourne, Moulis à Lamarque, etc. (même département).

Idem. — M. **Jougla**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi au Vigan, dans le département du Tarn, passe, dans le département de la Seine, au service hydrométrique du bassin de la Seine.

Idem. — M. **Beaudoin**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Oise, passe, dans le département de Seine-et-Marne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Esbly à Coulommiers.

Idem. — M. **Pinchon**, conducteur de 3e classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Vienne.

Idem. — M. **Morin**, conducteur de 3e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Vichy à Ambert dans le département du Puy-de-Dôme, passe, dans le département de la Haute-Loire, au même service.

Idem. — M. **Bonat**, conducteur de 2e classe en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Indre.

7 *juillet.* — M. **Hugot**, conducteur de 2e classe au service de la 5e section du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône, passe dans le département de l'Aube, au service de la navigation de la Seine.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 22 avril 1882 par lequel M. **Bouret**, conducteur de 3e classe, a été attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean Pied-de-Port.

M. **Bouret** est maintenu dans la situation de congé renouvelable au service de la compagnie des chemins de fer du Midi.

8 *juillet.* — M. **Mazaury**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département du Doubs, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — M. **Chiron**, conducteur de 5e classe, au service de la 5e section du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône, passe au service du canal de Montbéliard à la Haute Saône (même département).

10 *juillet.* — M. **Janot**, conducteur de 3e classe, au service des

études et travaux du chemin de fer de Langogne au Puy, dans le département de la Haute-Loire, passe au service ordinaire du même département.

11 *juillet*. — M. **Bellanger**, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Vendôme à Pont-de-Braye et de Blois à Vendôme, passe dans le département de Maine-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de la Flèche à Saumur.

Idem. — M. **Labussière**, conducteur de 1re classe, au service maritime littoral Nord du département de la Loire-Inférieure, est chargé, dans le département d'Ille-et-Vilaine, du service ordinaire de l'arrondissement de Redon, et attaché au service de la 1re section du canal de Nantes à Brest et au service de la navigation de la Vilaine inférieure et du port de Redon.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Bonneau**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, passe au service ordinaire du département de la Seine.

13 *juillet*. — M. **Pirayre**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude (Haute-Loire) et du 4e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Gautié**, est nommé sous-ingénieur.

Idem. M. **Jordy**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux des chemins de fer de Quillan à Rivesaltes, Prades à Olettes, etc., dans le département des Pyrénées-Orientales, passe au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

19 *juillet*. — M. **Boyer**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, passe au service ordinaire du département des Landes.

Idem. — M. **Le Bars**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Landes, passe au service ordinaire du département de la Gironde.

Idem. — M. **Lartigau**, conducteur de 1re classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Puyôo à Saint-Palais, dans le département des Basses-Pyrénées, passe au service de la ligne de Saint-Sever à Pau (même département).

Idem. — M. **Lamour**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Soissons à Rethel, dans le département de l'Aisne, passe au service de la navigation de l'Aisne (même département).

Idem. — M. **Fabre**, conducteur de 4e classe, au service des

études et travaux de chemins de fer de Nice à Coni et Nice à Puget-Théniers, dans le département des Alpes-Maritimes, passe au service ordinaire du même département.

21 *juillet.* — M. **Sardin**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur chargé, à la résidence de Bar-sur-Aube, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du département de l'Aube, est chargé, à la résidence d'Épinal du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du département des Vosges.

Idem.—M. **Haghe**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de l'Aube, est chargé, à la résidence de Bar-sur-Aube du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est du même département.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Bonneau**, conducteur principal, au service ordinaire du département du Nord et au service du contrôle des travaux de chemins de fer du Nord, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Avesnes et du 4e arrondissement du service d'observations hydrométriques et d'annonces des crues des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser et attaché au service de la navigation de la Belgique sur Paris.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

22 *juillet.* — M. **Caire**, conducteur de 4e classe, détaché au Ministère de l'Agriculture, est nommé rédacteur dans les bureaux de l'Administration centrale du Ministère des Travaux Publics.

Idem. — M. **Bienner**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Vosges, est attaché avec son grade actuel, au 2e bureau de la 3e division des chemins de fer (Administration centrale).

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

3887 — Paris. Imp. LALOUX fils et GUILLOT, 7, rue des Canettes.

LOIS.

(N° 444)

[5 janvier 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique un chemin de fer d'intérêt local d'Étival à Senones, avec raccordement sur le canal de Dombasle à Saint-Dié.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Vosges, d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la gare d'Étival-Clairfontaine, sur la ligne de Lunéville à Saint-Dié, suivant la rive gauche du Rabodeau, passant à ou près Moyenmoutier et aboutissant à Senones.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date de la présente loi.

Art. 2. — Le chemin de fer d'Étival à Senones sera raccordé, aux abords de la gare d'Étival, avec le canal de Dombasle à Saint-Dié, déclaré d'utilité publique par la loi du 26 juillet 1881.

Art. 3. — Le département des Vosges est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux stipulations de la convention passée, le 15 mars 1880, entre le Préfet des Vosges, d'une part, et les sieurs Vincent Ponnier et compagnie, industriels, demeurant à Senones, et Fournier, ingénieur civil à Épinal, d'autre part, et modifiée à l'encre bleue le 26 juillet 1881, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt, le quinze mars,

Entre M. Bœgner, Préfet du département des Vosges, agissant au nom de ce département, en vertu : 1° de la délibération du conseil général en date du 23 août 1879 ; 2° de la décision de la commission départementale en date du 15 mars 1880, et sous la réserve de déclaration d'utilité publique et d'autorisation d'exécution des travaux par une loi,

D'une part :

Et MM. Vincent Ponnier et Cie, industriels à Senones, et Fournier, ingénieur civil à Épinal,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Préfet des Vosges, autorisé par les délibération et décision susindiquées, concède, au nom de ce département, à M. Vincent Ponnier et Cie et à M. Fournier, le chemin de fer d'intérêt local d'Étival à Senones, dont le prix de premier établissement est évalué à 928 000 francs, non compris 100 000 francs pour le matériel roulant, le mobilier des gares et l'outillage à racheter à l'expiration de la concession, conformément à l'article 56 du cahier des charges.

Cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, portant la date de ce jour.

Art. 2. — De leur côté, MM. Vincent Ponnier et Cie et M. Fournier s'engagent à exécuter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession et à se conformer, pour la construction et l'exploitation de ce chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus dénommé, et ce dans un délai de trois ans à partir de la prise de possession des terrains, suivant les indications du cahier des charges.

Art. 3. — Le Préfet des Vosges s'engage, au nom de ce département :

1° A abandonner aux concessionnaires l'intégralité des subventions communales, industrielles et particulières.

Le recouvrement de ces subventions aura lieu par les soins de la compagnie concessionnaire, qui est autorisée à toucher directement ces subventions, s'élevant à 203 843 francs ;

2° A leur abandonner également la subvention forestière, fixée à 40 000 francs par décision du Ministre de l'Agriculture et du Commerce en date du 20 mai 1880.

Le recouvrement de cette subvention sera effectué par les soins de la compagnie concessionnaire, qui est autorisée à la toucher directement, comme celles communales, industrielles et particulières;

3° A leur payer le contingent espéré de l'État en exécution de la loi du 11 juin 1880, suivant les échéances qui seront déterminées par le Gouvernement;

4° A leur payer en outre, à titre de subvention départementale, une somme de 108 000 francs.

Art. 4. — Le payement de la subvention départementale aura lieu dans les délais fixés par la délibération du conseil général en date du 23 août 1879.

Art. 5. — La compagnie concessionnaire devra justifier, avant le payement de chaque terme de la subvention précitée du département, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, double de celle à recevoir.

Fait double à Épinal, en l'hôtel de la Préfecture, les jour, mois et an que dessus; et ont signé :

J'approuve l'écriture :
Signé Vincent Ponnier.

J'approuve l'écriture :
Signé Fournier.

J'approuve l'écriture :
Signé P. Bœgner.

Approuvé par la commission départementale des Vosges, en vertu des articles 46, 54 et 77 de la loi organique du 10 août 1871.

Épinal, le 15 mars 1880.

Le Secrétaire, Signé ALBERT FERRY.

Le Président, Signé KIENER

Approuvé les modifications apportées, à l'encre bleue, au texte du présen traité.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Signé BOEGNER.

Approuvé les modifications apportées, à l'encre bleue, au texte du présen. traité.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Signé VINCENT PONNIER.

Approuvé par délibération de la commission départementale en date de ce jour.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Pour le Président :
Le Secrétaire,
Signé ALBERT FERRY.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'Étival à Senones partira de la gare d'Étival-Clairfontaine (réseau de l'Est), suivra la rive gauche du Rabodeau, en passant à ou près de Moyenmoutier, pour atteindre Senones, *terminus* de la ligne.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an à partir de la loi qui autorisera la concession. Ils devront être terminés dans le délai de trois ans à compter de la date du décret déclaratif de l'utilité publique.

Art. 3 à 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Les concessionnaires seront tenus d'exécuter à leurs frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35 000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, ils pourront, à toute époque de la concession, être requis par le Préfet, au nom du département, et par le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter

(*) Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à Trévoux (*Annales* 1880, p. 665), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant les frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés dans le délai de six mois, et terminés dans le délai de deux ans, à partir de la notification de la décision qui les aura prescrits, l'Administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$.

Dans les parties à deux voies, c'est-à-dire dans les stations, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de $0^m,645$.

La largeur de la couronne en plate-forme sera :

1° Dans les déblais ordinaires, 5 mètres;

2° Dans les déblais rocheux ou résistants, 4 mètres, y compris les murettes de garde en pierres sèches du ballast;

3° Dans les remblais, 5 mètres.

Les concessionnaires établiront le long du chemin de fer les fossés et rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie ; ces fossés et rigoles devront avoir la largeur nécessaire pour donner écoulement aux eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 250 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 20 millièmes.

Une partie horizontale de 60 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui leur paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du Préfet.

Art. 9. — Si des gares d'évitement sont reconnues nécessaires, leur nombre, leur étendue et leur emplacement seront déterminés par le Préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le Préfet, sur la proposition de la compagnie.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le Préfet, sur les propositions de la compagnie et sur l'avis du conseil général, et après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au Préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes, sans voie de garage, avec ou sans service de grande vitesse, à la rencontre des routes ou chemins importants, ou à proximité de petits centres de population, soit pour prendre, soit pour laisser des voyageurs, des colis d'un volume ou poids pouvant être manœuvré rapidement par le personnel du train. La position de ces haltes sera fixée par le Préfet, sur la proposition de la compagnie.

Art. 10 à 17. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer.

L'Administration pourra néanmoins autoriser, sur la proposition de la compagnie, l'emploi de poutres en bois au lieu de poutres en fer pour ces ouvrages; dans ce cas, les bois d'essences autres que le chêne devront être injectées. Elle pourra de même autoriser l'emploi de buses ou conduites d'eau en bois pour le maintien, sous la plate-forme de la voie, des rigoles servant à l'irrigation ou au dessèchement des prairies.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide, avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront en fer et du système *Vignole*, avec éclisses, et du poids de 30 kilogrammes par mètre courant; ils seront posés sur traverses de $2^m,50$ de longueur, dont l'espacement maximum sera de 1 mètre d'axe en axe.

Tout le matériel sera construit dans les meilleures conditions. L'épaisseur moyenne de la couche de ballast sera de $0^m,25$ en déblai et de $0^m,30$ sur les remblais.

La compagnie concessionnaire pourra proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'elle jugera nécessaires, et notamment la substitution de rails en acier *Bessemer*, d'un poids moindre, mais calculé de telle sorte qu'ils offrent la même résistance que ceux en fer prévus ci-dessus; mais ces modifications ne pourront être adoptées qu'après approbation préalable du Préfet.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de clôtures sèches :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités:

2° Dans les parties de la ligne contiguës à des routes nationales ou départementales, ou à des chemins publics de grande et de moyenne communication;

3° Sur 10 mètres de largeur au moins de chaque côté des passages à niveau munis de barrières, ou des stations.

Art. 21 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés. Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est dans tous les cas formellement interdit.

Art. 28 et 29. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Artr 30 à 32. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

Art. 33. — Les concessionnaires seront tenus de se conformer aux prescriptions des ordonnances, des décrets et des décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus en exécution de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 et des articles 19, 20 et 21 de la loi du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation des chemins de fer. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces prescriptions sont à la charge des concessionnaires.

La compagnie sera tenu de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents sont obligatoires non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Préfet déterminera, la compagnie entendue, le nombre des trains de voyageurs, mixtes ou de marchandises, dans chaque sens, ainsi que leur minimum et leur maximum de vitesse et la durée du trajet. Néanmoins, la compagnie ne pourra être obligée à établir plus de trois trains journaliers dans chaque sens.

Art. 34. — (*Voir le même article du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à compter de la date du décret de concession.

Art. 36. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

Art. 37. — (*Voir les quatre premiers paragraphes du même article.*)

. . . .

Les concessionnaires ne pourront élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient des lois des 10 août 1871 et 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, la déchéance sera encourue sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Art. 39 à 40. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations, le département leur accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
GRANDE VITESSE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voyageurs.. Voitures couvertes, et fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voyageurs.. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0 010	0 015	0 025
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 17	0 08	0 25
Veaux et porcs	0 07	0 03	0 10
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 035	0 015	0 05
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs	0 23	0 17	0 40
Voitures à deux ou quatre roues, et à un fond et une seule banquette dans l'intérieur	0 36	0 20	0 56
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences	0 46	0 2568	0 7168
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
SERVICE DES POMPES FUNÈBRES. — TRANSPORT DE CERCUEILS.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 46	0 2568	0 7168
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 204	0 132	0 336
Petite vitesse.			
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 09	0 03	0 12
Veaux et porcs	0 035	0 015	0 05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 02	0 01	0 03

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 10	0 08	0 18
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre pour construction. — Charbon de bois. — Marbre en bloc — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche — Coke. — Fer. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0 09	0 06	0 15
3e classe — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0 07	0 05	0 12
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers et bois de charpente	0 06	0 04	0 10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de 10 tonnes	1 35	0 95	2 25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 15	0 10	0 25
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 18	0 14	0 32
Voiture de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 08	0 06	0 14

Les prix déterminés ci-dessus, etc. (*Voir le type.*)

. . . .

Art. 43. — Le Préfet déterminera, la compagnie entendue, les trains qui devront contenir des voitures de toutes classes ou des voitures de deuxième et de troisième classe, ou même des voitures de troisième classe seulement. Cette détermination faite, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes indiquées en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, fixés par la compagnie.

Art. 44 à 50. — (*Voir les mêmes articles du type*).

. . . .

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement et de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le Préfet, sur la proposition des concessionnaires; les frais dont il s'agit ne devront, en aucun cas, être appliqués à d'autres articles que ceux qui les supportent sur la ligne de l'Est.

Art. 52. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

Pour éviter la construction de trop grandes halles, l'encombrement des quais et le chômage du matériel, la compagnie aura le droit de transporter pour ses services, soit à domicile, soit dans un entrepôt, les marchandises autres que les bois, houilles et engrais. Pour ces dernières marchandises, seront loués au public les emplacements disponibles pour y établir des dépôts à des prix déterminés par l'Administration, sur la proposition des concessionnaires. En aucun cas, ils ne pourront être plus élevés que ceux perçus par la compagnie de l'Est. La clause du dernier paragraphe ne pourra être appliquée que vingt-quatre heures après que les destinataires auront été prévenus.

Art. 53. — (*Voir le même article du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — (*Voir le même article du type*).

. . . .

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté est accordée aux agents des contributions directes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt. Elle est accordée aussi aux agents locaux des forêts de l'État voyageant pour l'exercice de leurs fonctions.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains des voyageurs et de marchandises circulant aux heures

ordinaires de l'exploitation, les concessionnaires seront tenus de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'y ajouter un deuxième compartiment, les concessionnaires seront tenus de le livrer, et il sera payé, pour la location du deuxième compartiment, 0f,20 par kilomètre parcouru.

Lorsque les concessionnaires voudront changer les heures de départ de leurs convois ordinaires, ils seront tenus d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° L'Administration, etc. (*Voir le type.*)

Art. 57 et 58. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 à 66. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par les concessionnaires.

Afin de pourvoir à ces frais, les concessionnaires seront tenus de verser, chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si les concessionnaires ne versent pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le Préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes au profit du département.

Art. 68. — Les concessionnaires ayant fait depuis quatre ans et jusqu'à ce jour, pour études, démarches, etc., des dépenses s'élevant au delà du chiffre du cautionnement qu'ils auraient à fournir; ils n'auront pas à fournir de cautionnement, les dépenses déjà faites dépassant déjà de beaucoup le chiffre de ce cautionnement.

Art. 69. — Les concessionnaires devront faire élection de domicile à Senones (Vosges).

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Vosges.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration départementale, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 71. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par les concessionnaires.

Fait double, à Épinal, le 15 mars 1880, pour être annexé au traité en date de ce jour.

Approuvé l'écriture :
Signé C. Fournier.

Nous approuvons l'écriture :
Signé Vincent Ponnier.

Approuvé la rature de 30 mots nuls :
Signé C. Fournier.
Signé Vincent Ponnier.

Approuvé par la commission départementale des Vosges, en vertu des articles 46 et 77 de la loi organique du 10 août 1871.

Épinal, le 14 juin 1880.

Le Secrétaire,
Signé Albert Ferry.

Le Président,
Signé Ch. Kiener.

Approuvé les modifications apportées à l'encre bleue au présent cahier des charges.

Épinal, le 26 juillet 1881,

Signé Paul Bœgner.

Approuvé les modifications apportées à l'encre bleue au présent cahier des charges.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Signé Vincent Ponnier.

Approuvé par délibération de la commission départementale en date de ce jour.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Pour le Président :
Le Secrétaire,
Signé Albert Ferry.

(N° 445)

[20 avril 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, par ou près Charost.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, par ou près Charost.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général

de l'Indre, dans sa délibération du 26 août 1881, de payer à l'État, pour l'établissement du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, une subvention égale à la moitié de la dépense des terrains à acquérir sur son territoire, sans toutefois que cette subvention puisse dépasser la somme de 5 000 francs par kilomètre.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général du Cher, dans sa délibération du 8 septembre 1881, de payer à l'État une subvention de 104 132 francs pour l'établissement de la même ligne et une subvention de 322 314 francs pour l'établissement du chemin de fer de Bourges à Sancerre.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exereice.

. . . .

(N° 446)

[20 avril 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel, se détachant du chemin de fer de Châteaubriant à Redon, près de Châteaubriant, et passant par ou près Rougé, Bain, Messac, Maur et Guer.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entre-

prendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Loire-Inférieure, dans sa délibération du 30 avril 1881, de payer à l'État une subvention égale à la totalité de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la partie de la ligne de Châteaubriant à Ploërmel située sur le territoire de ce département.

Art. 4. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil municipal d'Ille-et-Vilaine, dans sa délibération du 28 avril 1881, d'acquérir pour l'État, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation et aux frais et risques du département, tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel et de ses dépendances, pour les parties dudit chemin situées sur le territoire d'Ille-et-Vilaine.

Les acquisitions auront lieu conformément aux plans approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

Le département d'Ille-et-Vilaine est investi, à cet effet, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière d'expropriation, et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

Art. 5. — Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général du Morbihan, dans sa délibération du 25 août 1881, de payer à l'État, pour l'établissement de la même ligne, une somme de 10 000 francs par kilomètre à construire sur le territoire de ce département.

Art. 6 à 8 (*identiques aux articles 4 à 6, infrà*, p. 1051.

. . . .

(N° 447)

[20 avril 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Bourges à Avallon, comprise entre Bourges et la Roche-Sancerre.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la première section du chemin de fer de Bourges à Avallon, comprise entre Bourges et la Roche-Sancerre, et passant par ou près les Aix-d'Angillon et Sancerre.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite section, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1881, sur le chapitre XI du budget du Ministère des Travaux Publics (troisième section).

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 5. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 448)

[20 avril 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi et approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie de Bône-Guelma.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi, suivant les indications générales du projet d'ensemble présenté, le 24 mars 1879, par la compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements, et approuvé par le Gouverneur général civil de l'Algérie le 17 septembre 1879.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 9 janvier 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma, et destinée à déterminer les conditions de la concession de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 3. — Le troisième paragraphe de l'article 4 de la loi du 26 mars 1877, relative à la déclaration d'utilité publique et à la

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés. Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est dans tous les cas formellement interdit.

Art. 28 et 29. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Artr 30 à 32. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

Art. 33. — Les concessionnaires seront tenus de se conformer aux prescriptions des ordonnances, des décrets et des décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus en exécution de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 et des articles 19, 20 et 21 de la loi du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation des chemins de fer. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces prescriptions sont à la charge des concessionnaires.

La compagnie sera tenu de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents sont obligatoires non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Préfet déterminera, la compagnie entendue, le nombre des trains de voyageurs, mixtes ou de marchandises, dans chaque sens, ainsi que leur minimum et leur maximum de vitesse et la durée du trajet. Néanmoins, la compagnie ne pourra être obligée à établir plus de trois trains journaliers dans chaque sens.

Art. 34. — (*Voir le même article du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à compter de la date du décret de concession.

Art. 36. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

Art. 37. — (*Voir les quatre premiers paragraphes du même article.*)

. . . .

Les concessionnaires ne pourront élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient des lois des 10 août 1871 et 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, la déchéance sera encourue sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Art. 39 à 40. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations, le département leur accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

prendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte :

1° De l'offre faite par le Conseil général de l'Indre, dans sa délibération du 26 août 1881, de payer à l'État une subvention égale aux frais d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la partie de la ligne du Blanc à Argent située sur le territoire de ce département, sans toutefois que cette subvention puisse excéder 10 000 francs par kilomètre;

2° De l'engagement souscrit par le Conseil général de Loir-et-Cher, dans sa délibération du 19 novembre 1881, de concourir aux dépenses d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne dont il s'agit, en prenant à sa charge les trois quarts desdites dépenses pour la partie située sur le territoire de ce département;

3° De l'offre faite par le Conseil général du Cher dans sa délibération du 8 septembre 1881, de payer à l'État une subvention de 53 554 francs, applicable à l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la partie de la même ligne située dans le département.

Articles 4 à 6, *identiques aux mêmes articles* *p.* 1051.

(N° 451)

[22 mai 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la section du chemin de fer de ou près Château-Thierry à Laon comprise entre Armentières et Bazoches.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section du chemin de fer de ou près Château-Thierry à Laon, se détachant près d'Armentières de la ligne de la vallée de l'Ourcq à Esternay, passant par ou près Fère-en-Tardenois et Mont-Notre-Dame, et se raccordant, près de Bazoches, avec la ligne de Soissons à Reims.

Est, en outre, déclaré d'utilité publique l'établissement de deux raccordements, l'un vers Coincy, l'autre vers Braisne.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entre-

prendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le Conseil général de l'Aisne, dans sa délibération du 20 août 1880, de payer à l'État, pour l'établissement de la section désignée à l'article 1er, une subvention égale à la moitié de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à cet établissement.

Articles 4 à 6, *identiques aux mêmes articles* *p.* 1051.

(N° 452)

[30 mai 1882.]

Loi qui autorise le département de la Haute-Saône à emprunter à la caisse des chemins vicinaux : 1° 88 000 *francs pour les travaux des lignes ordinaires classées dans le réseau subventionné;* 2° 112 000 *francs pour l'achèvement des lignes de la même catégorie qui ne sont pas classées dans ce réseau.*

(N° 453)

[30 mai 1882.]

Loi qui autorise le département de Seine-et-Oise à contracter un emprunt de 215 200 *francs destiné aux travaux de divers chemins de fer d'intérêt commun et de grande communication.*

(N° 454)

[10 juin 1882.]

Loi qui ouvre ou annule des Crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 *et* 1882.

TITRE Ier.

EXERCICE 1879.

Art. 1er. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1879, par la loi du 15 avril 1879, une somme de 21 359f,67 est et demeure définitive-

ment annulée à la deuxième section (*Travaux extraordinaires*), chapitre LX (*Travaux d'installation de l'observatoire d'astronomie physique de Meudon*).

. . . .

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

. . . .

Art. 6. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Publics au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1880, par la loi de finances du 21 décembre 1879, une somme de 13 519 297f,78 est et demeure définitivement annulée à la troisième section (*Grands travaux publics*), chapitre XIV (*Travaux d'achèvement, par l'État, des lignes rachetées en vertu de la loi du 11 juin* 1878).

Art. 7. — Sur la ressource de 615 358 488 francs attribuée au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1880 par l'article 4 de la loi du 23 mars 1880, une somme de 13 519 297f,78 est et demeure définitivement annulée au budget extraordinaire de 1880, pour être reportée au même budget de l'exercice 1882.

TITRE III.

EXERCICE 1881.

1° BUDGET ORDINAIRE.

. . . .

Art. 12. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1881, par la loi des finances du 22 décembre 1880, une somme de 9 millions de francs est et demeure définitivement annulée à la troisième section (*Grands travaux publics*), chapitre XIV (*Travaux d'achèvement, par l'État, des lignes rachetées en vertu de la loi du* 18 *mai* 1878).

TITRE IV.

EXERCICE 1882.

. . . .

2°. BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

. . . .

CHAP.	VIII.	Amélioration des rivières.	2 000f,00
—	IX.	Établissement et amélioration des canaux de navigation.	3 000 00
—	X.	Amélioration et achèvement des ports maritimes. .	3 000 00
			8 000 00

EXERCICE 1881.

ÉTAT D. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires annulés sur l'exercice 1881.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT, PAR CHAPITRE, des crédits supplémentaires.	extraordinaires.	TOTAL par ministère.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
VIII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime.	14 000f,00	»	1 864 000f,00
XIX.	Ports maritimes, phares et fanaux (travaux ordinaires), entretien et grosses réparations.	350 000 00	»	
XXI.	Rachat de concessions de ponts à péage dépendant des routes nationales.	1 500 000 00	»	

EXERCICE 1880.

ÉTAT A.

Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice 1880.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits annulés, par chapitre.	MONTANT des crédits annulés, par ministère.
	. . . .		
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION.		
	TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
LIV.	Édifices publics.	63 000f,00	467 070f,50
LX.	Agrandissement de l'école polytechnique. .	404 070 50	

DÉCRETS.

(N° 455)

11 novembre 1881.]

Décret qui approuve les arrangements et le traité spécial intervenus entre les compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'exploitation du chemin de fer de Grande-Ceinture et des deux chemins de fer de Ceinture intérieurs de Paris.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics ;

Vu les décrets des 10 (*) et 11 décembre 1851 (**), 16 août 1852 (***), 18 juillet (****) et 18 septembre 1865 (*****), relatifs à l'établissement des deux chemins de fer de Ceinture de Paris (rive droite et rive gauche) ;

Vu la loi du 4 août 1875, déclarant d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Grande-Ceinture autour de Paris et approuvant la convention passée, le même jour, pour la concession de cette ligne à un syndicat représentant les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;

Vu cette convention, et notamment l'article 7, lequel est ainsi conçu :

« Les traités à passer par les compagnies syndiquées, soit entre « elles, soit avec une ou plusieurs compagnies non syndiquées, « pour régler les conditions d'exploitation du chemin de fer de « Grande-Ceinture et assurer la continuité du service seront sou- « mis à l'Administration et approuvés par décrets rendus en Conseil « d'État ; »

Vu le décret du 3 décembre 1875 (******) approuvant :

1° La convention passée, le 23 septembre 1875, entre les compagnies susmentionnées, pour la constitution du syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris; 2° l'acte passé, le 25 septembre 1875, entre ces mêmes compagnies pour l'organisation de ce syndicat ;

(*-**-***) *Annales* 1852, p. 58, 59 et 60.
(****-*****) *Annales* 1865, p. 521 et 637.
(******) *Annales*, 1877, p. 92.

Vu les arrangements intervenus, le 29 décembre 1880, entre les compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'exploitation en commun des chemins de fer de Ceinture de Paris (*intra* et *extra muros*);

Vu le traité spécial, en date également du 29 décembre 1880, intervenu entre les syndicats des chemins de fer de Grande-Ceinture et de Ceinture (rive droite) et la compagnie de l'Ouest;

Vu l'avis du Comité consultatif des chemins de fer;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les arrangements et le traité spécial intervenus, le 29 décembre 1880, entre les compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'exploitation en commun du chemin de fer de Grande-Ceinture et des deux chemins de fer de Ceinture intérieurs de Paris sont et demeurent approuvés.

Ces arrangements et ce traité resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — L'approbation dont il s'agit est donnée sous la condition expresse que, dans tous les cas et quel que soit l'itinéraire effectivement suivi par les marchandises, on n'appliquera toujours au public que la taxe la plus réduite résultant du passage par la Grande ou par la Petite-Ceinture.

. . . .

TRAITÉ.

Art. 1er. — Le présent traité d'exploitation comprend les lignes ci-après :

La Grande-Ceinture, concédée aux quatre compagnies du Nord, de l'Est, de Lyon et d'Orléans;

La Ceinture (rive droite), concédée aux cinq compagnies syndiquées;

La Ceinture (rive gauche), de la gare d'Auteuil au pont de Bercy, et le raccordement de la gare de Courcelles à l'avenue de Clichy, concédés à la compagnie de l'Ouest.

Moyennant le parcours emprunté à l'Ouest entre les gares de Courcelles et d'Auteuil, l'ensemble de ces lignes assurera la circulation continue sur le cercle entier de la Petite-Ceinture, comme sur la Grande-Ceinture.

Art. 2. — La compagnie de l'Ouest adhère, en ce qui la concerne, sous la seule réserve des stipulations de l'article 3 ci-après, aux nouveaux arrangements qui viennent d'être arrêtés pour l'exploitation en commun des deux chemins de Ceinture, et dont copie restera annexée au présent traité; elle adhère également à la convention du 25 septembre 1875, en tout ce qui n'est pas contraire à cet arrangement et aux présentes.

Art. 3. — Les recettes de toute nature afférentes à la section de Paris (Saint-

Lazare) à Auteuil, conservée par la compagnie de l'Ouest, lui sont intégralement attribuées, cette compagnie étant seule chargée des dépenses de toute nature entre ces mêmes points.

Le même principe s'appliquera aux recettes et aux dépenses de toute nature afférentes aux parcours faits sur les lignes de rayon pénétrant dans Paris (pont de l'Alma à Grenelle et aux Moulineaux, Bel-Air-Bastille, Ouest-Ceinture-Montparnasse, etc.).

Si, en dehors du service circulaire commun établi ou à établir par la compagnie de l'Ouest et le syndicat des deux Ceintures, celui-ci faisait circuler à son compte des trains de voyageurs ou de marchandises empruntant la section de Courcelles à Auteuil, il payerait à la compagnie de l'Ouest 40 p. 100 des recettes de transit et 75 p. 100 des recettes provenant du trafic local de la section empruntée.

Par réciprocité, le même principe s'appliquera aux trains de la compagnie de l'Ouest empruntant une section de la rive gauche et le raccordement de Courcelles, y compris le rebroussement sur la gare des Batignolles.

Art. 4. — Les frais spéciaux de la bifurcation de Courcelles et ceux du contrôle des billets entre les deux gares de Courcelles-Ouest et de Courcelles-Ceinture seront partagés par moitié entre la compagnie de l'Ouest et le syndicat des deux Ceintures.

Les dépenses d'exploitation des gares de Grenelle et d'Ouest-Ceinture qui assurent le service commun entre le syndicat des deux Ceintures et la compagnie de l'Ouest seront partagées conformément aux principes posés par l'article 6 de la convention du 23 septembre 1875.

Art. 5. — La compagnie de l'Ouest remettra au syndicat des deux Ceintures le raccordement de Courcelles et la Ceinture (rive gauche) dans leur état actuel. Toutefois, elle terminera à ses frais les travaux déjà approuvés, notamment la gare de Gentilly-la-Glacière.

Elle ne remettra au syndicat ni matériel de transport ni matériel de traction.

Elle rendra au syndicat les terrains dépendant de l'ancienne station de l'avenue de Clichy qui avaient été mis à sa disposition par le traité d'exploitation de la gare de Courcelles-Ceinture en date du 1er avril 1867.

Art. 6. — Pendant une période de dix ans, la compagnie de l'Ouest fournira le matériel roulant et assurera la traction sur les sections qu'elle remet au syndicat des deux Ceintures, aux conditions qui seront définies dans un traité spécial.

Art. 7. — Le syndicat de la Grande-Ceinture se chargera de l'achèvement de la Grande-Ceinture conformément aux projets en cours d'exécution, et en acquittera toutes les dépenses.

La nomenclature de ces projets et de ceux mentionnés à l'article 5 sera jointe aux présentes.

Art. 8. — Par suite de la remise au syndicat stipulée à l'article 5, la compagnie de l'Ouest sera considérée comme ayant apporté à l'ensemble des deux Ceintures une part équivalente à celle des autres compagnies.

En conséquence, les recettes nettes de l'exploitation des deux Ceintures, après déduction de toutes les dépenses et charges annuelles, ou le déficit, s'il y en a, seront partagés également entre les cinq compagnies.

Il reste entendu que :

1° Chacune des quatre compagnies constituant le syndicat de la Grande-Ceinture supportera le quart des charges du capital de premier établissement du chemin de Grande-Ceinture;

2° La compagnie de l'Ouest supportera toutes les charges du capital de premier établissement de la Ceinture (rive gauche) et du raccordement de Courcelles;

3° Chacune des cinq compagnies constituant le syndicat de la Petite-Ceinture supportera le cinquième des charges du capital de premier établissement de la Ceinture (rive droite).

Art. 9. — Les travaux complémentaires reconnus nécessaires par le syndicat des deux Ceintures, pour satisfaire aux besoins de l'exploitation soit de la Ceinture (rive droite), soit de la Ceinture (rive gauche), soit de la Grande-Ceinture, seront effectués par le concessionnaire de chacune d'elles.

Les acquisitions de matériel roulant nécessaires pour l'exploitation de la Grande-Ceinture seront effectuées par le syndicat de la Grande-Ceinture; celles nécessaires pour l'exploitation de la Ceinture intérieure de Paris seront effectuées par le syndicat de la Petite-Ceinture.

Le syndicat des deux Ceintures remboursera à chacun des concessionnaires les charges annuelles des emprunts émis pour l'exécution de ces dépenses, et en portera le montant au compte d'exploitation.

Art. 10. — Il est spécialement stipulé que les conventions nouvelles intervenues entre les quatre compagnies du Nord, de l'Est, de Lyon et d'Orléans, relativement au doublement des voies sur les sections empruntées, sont applicables à la section d'Achères à Maisons et à celle de Versailles-Chantiers à Versailles-Matelots, faisant partie du réseau de l'Ouest.

Fait à Paris, en triple expédition, le 29 décembre 1880.

Approuvé l'écriture :
Le Président
de la Grande-Ceinture,
Signé A. DE ROTHSCHILD.

Approuvé l'écriture :
Le Président de la Ceinture
(*rive droite*),
Signé ANDRAL.

Approuvé l'écriture :
Le Président de la compagnie
de l'Ouest,
Signé E. BLOUNT.

ARRANGEMENTS.

Les cinq compagnies de l'Est, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée, animées du désir de régler les questions relatives à l'emploi des deux chemins de Ceinture à l'intérieur et à l'extérieur de Paris, et de limiter autant que possible le service de la petite vitesse sur la Petite-Ceinture, pour y développer le service des voyageurs, ont résolu de réunir, au point de vue de l'exploitation, sous le nom de *Syndicat des deux chemins de fer de Ceinture de Paris*, les lignes suivantes :

1° La Grande-Ceinture, concédée aux quatre compagnies de l'Est, du Nord, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée;

2° La Petite-Ceinture (rive droite), concédée aux cinq compagnies intervenant au présent traité;

3° La Petite-Ceinture (rive gauche), de la gare d'Auteuil au pont de Bercy, et le raccordement de la gare de Courcelles à l'avenue de Clichy, concédés à la compagnie de l'Ouest.

Elles ont reconnu la convenance de modifier à cet effet les bases fixées :

Pour la répartition des recettes de la Petite-Ceinture entre les cinq compagnies syndiquées, par l'article 19 du cahier des charges du 9 décembre 1851;

Pour les conditions d'établissement de tarifs communs entre la Grande-Ceinture et l'une ou plusieurs des compagnies qui en sont concessionnaires, et pour la redevance à payer par la Grande-Ceinture à celles des compagnies dont elle emprunte les rails, par les articles 4 et 5 de la convention du 23 septembre 1875.

Elles ont, à cet effet, adopté d'un commun accord les dispositions suivantes :

RÉPARTITION DES RECETTES DE LA PETITE-CEINTURE.

1° Trafic local.

Art. 1er. — Les recettes provenant du transport des marchandises et des animaux échangés entre l'une des cinq compagnies contractantes et les gares de la Petite-Ceinture (rive droite), et constituant le trafic local de cette dernière, resteront seules régies, au point de vue de leur répartition, par les conventions actuelles (article 19 du cahier des charges du 9 décembre 1851).

2° Trafic de transit.

Art. 2. — Les recettes afférentes aux marchandises de transit, échangées entre deux gares propres des compagnies contractantes entreront dans les comptes communs du syndicat des deux Ceintures et seront partagées également entre ces cinq compagnies. Il en sera de même pour le trafic échangé soit entre les gares des deux chemins de fer de Ceinture à l'intérieur de Paris, soit entre une gare des compagnies contractantes et les gares de la Ceinture (rive gauche).

ITINÉRAIRE.

Art. 3. — Les échanges de marchandises *via* Paris, entre les compagnies contractantes, doivent en principe s'effectuer par la Grande-Ceinture.

RÉPARTITION DES RECETTES DU SYNDICAT.

1° Tarifs spéciaux communs.

Art. 4. — En conséquence, les tarifs spéciaux communs entre les compagnies contractantes, quand il y aura lieu, seront établis et les parts calculées par cet itinéraire.

2° Tarif général commun ou tarifs soudés.

Art. 5. — Si la marchandise est taxée soit au tarif général commun aux six grands réseaux, soit au moyen de la soudure des tarifs intérieurs généraux ou spéciaux de chacune des compagnies intéressées au transport, il arrivera que la

taxe la plus réduite s'établira tantôt par la Grande-Ceinture, tantôt par la Petite, le transport devant d'ailleurs s'effectuer par la Grande-Ceinture, comme il est dit à l'article 5.

Dans le premier cas, la part à allouer au syndicat des deux Ceintures est déterminée d'après les règles adoptées pour la répartition des taxes du tarif général commun.

Dans le second cas, le Contrôle répartiteur devra calculer la part de recettes afférentes :

a) Au parcours depuis la gare de jonction de la compagnie expéditrice avec la Grande-Ceinture jusqu'à la gare de jonction de cette compagnie avec la Petite, ladite part étant calculée au prorata kilométrique;

b) Au parcours sur la Petite-Ceinture;

c) Au parcours depuis la gare de jonction de la Petite-Ceinture avec la compagnie destinataire jusqu'à la gare de jonction de cette compagnie avec la Grande-Ceinture, ladite part calculée au prorata kilométrique;

d) Aux droits de transmission, s'il y a lieu.

Et la somme $a + b + c + d$ sera portée au crédit du syndicat des deux Ceintures.

Art. 6. — Lorsque, par exception, le passage des marchandises de transit se sera fait par la Petite-Ceinture, le syndicat sera crédité comme il vient d'être dit; mais chacune des compagnies expéditrice et destinataire sera indemnisée de la traction effectuée par elle entre ses deux gares de jonction avec la Petite et avec la Grande-Ceinture par l'allocation de $0^{f},02$ par tonne et kilomètre, sans frais de transmission.

BASES DES TARIFS COMMUNS AVEC LA GRANDE-CEINTURE.

Art. 7. — Par dérogation aux stipulations de l'article 5 de la convention du 23 septembre 1875, les compagnies contractantes syndiquées pourront faire des tarifs communs entre elles par la Grande-Ceinture, pourvu qu'elles ne lui attribuent pas un type kilométrique inférieur à celui de la compagnie qui a le type e moins élevé, et avec minimum de $0^{f},05$ par tonne et par kilomètre parcouru ou entamé.

BASES DES TARIFS COMMUNS AVEC LES GARES LOCALES DE LA PETITE-CEINTURE.

Art. 8. — Les compagnies contractantes pourront établir entre l'une quelconque de leurs gares et les gares locales de la Petite-Ceinture (rive gauche et rive droite), telles que Grenelle, Charonne, etc., des tarifs communs répartis au prorata kilométrique, avec minimum pour la Petite-Ceinture de $0^{f},06$ par kilomètre parcouru ou entamé.

REDEVANCES DUES PAR LA GRANDE-CEINTURE POUR L'USAGE DES SECTIONS EMPRUNTÉES.

Art. 9. — Par dérogation aux stipulations de l'article 4, paragraphe 2, de la convention du 23 septembre 1875, la redevance à payer au prorata kilométrique par la Grande-Ceinture aux compagnies contractantes dont elle empruntera les rails est fixée :

A $0^{f},025$ par tonne et par kilomètre pour les transports de petite vitesse taxés à la tonne;

A 40 p. 100 de la recette pour tous les transports de grande vitesse et pour tous ceux de petite vitesse qui ne sont pas taxés à la tonne, déduction faite des frais accessoires.

Cette redevance sera réduite de moitié dans le cas exceptionnel prévu par l'article 6 ci-dessus.

La longueur de chacune des sections empruntées sera arrondie en hectomètres.

Art. 10. — Les règles posées par les articles 7 et 9 s'appliqueront dans le cas où une compagnie concessionnaire de deux ou plusieurs lignes de rayon voudrait faire passer d'une de ces lignes sur l'autre des marchandises en empruntant la Grande-Ceinture.

DOUBLEMENT ÉVENTUEL DES VOIES SUR LES SECTIONS.

Art. 11. — S'il devient nécessaire de doubler sur tout ou partie de leur longueur les voies des compagnies contractantes empruntées par la Grande-Ceinture, la dépense de l'opération sera à la charge du syndicat des deux Ceintures; par contre, dans ce cas, les redevances fixées à l'article 9 cesseraient d'être allouées à partir de la mise en service des voies dédoublées.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

Art. 12. — La présente convention sera mise en application au fur et à mesure de l'achèvement des diverses sections de la Grande-Ceinture et des gares de jonction des compagnies contractantes avec cette ligne.

Jusqu'à la mise en service de ces gares, les échanges continueront à s'effectuer par le chemin de fer de Petite-Ceinture, mais la taxe afférente à ce dernier sera portée intégralement au compte du syndicat des deux Ceintures.

Fait à Paris, en quintuple expédition, le 29 décembre 1880.

Approuvé l'écriture :
Le Président de la compagnie de l'Est,
Signé HENRY DAVILLIER.

Approuvé l'écriture :
Le Président de la compagnie du Nord,
Signé A. DE ROTHSCHILD.

Approuvé l'écriture :
Le Président de la compagnie d'Orléans,
Signé ANDRAL.

Approuvé l'écriture :
Le Président de la compagnie de l'Ouest,
Signé E. BLOUNT.

Approuvé l'écriture :
Le Président de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée,
Signé CH. MALLET.

(N° 456)

[26 décembre 1881.]

Exécution de la gare de la Plaine-Saint-Denis. — Chemin de fer du Nord.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'exécution de la gare de la Plaine-Saint-Denis, conformément au plan dressé par l'Ingénieur de la compagnie du Nord et visé le 11 septembre 1880 par l'Ingénieur ordinaire du contrôle, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du chemin de fer du Nord est substituée, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 457)

[9 janvier 1882.]

Défense de la rive gauche de la Loire (Haute-Loire).

Décret du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la défense de la rive gauche de la Loire aux abords de Bas-en-Basset (Haute-Loire).

Art. 2. — S'il y a à acquérir des terrains pour l'exécution des travaux, cette acquisition sera poursuivie conformément aux dispositions combinées de la loi du 3 mai 1841 et des paragraphes 2 et suivants de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

Il sera pourvu aux dépenses desdits travaux, évalués à 97 000 francs :

1° Pour la moitié ou les six douzièmes, au moyen des crédits à ouvrir sur les fonds de la deuxième section du budget du Ministère des Travaux Publics;

2° Pour un douzième, au moyen des crédits à ouvrir sur les fonds du budget du département;

3° Pour le reste, c'est-à-dire pour les cinq autres douzièmes, au moyen des contributions à fournir par les propriétaires intéressés à l'exécution des travaux et dont les terrains sont compris dans le périmètre indiqué sur le plan annexé au présent décret. Ces propriétaires sont réunis en association sous le nom de (*Syndicat des travaux de défense de la rive gauche de Bas-en-Basset*).

(N° 458)

[9 janvier 1882.]

Affectation de terrains (Vosges) pour l'établisssment du canal de l'Est.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Est affectée au Département des Travaux Publics, pour l'établissement du canal de l'Est, la partie de la forêt du Ban-d'Harol (Vosges), d'une contenance de 14 ares 38 centiares, teintée en jaune sur le plan annexé au présent décret, ladite affectation ayant lieu aux conditions suivantes, stipulées par le Ministre de l'Agriculture et du Commerce :

1° Les bois situés sur l'emprise seront abattus et façonnés aux frais du service du canal, sous la surveillance du service forestier, pour être vendus ultérieurement au profit du Trésor.

2° Les entrepreneurs seront civilement responsables des délits commis par leurs ouvriers et voituriers.

3° Des bornes seront plantées aux angles de la nouvelle limite de la nouvelle forêt, aux frais du service du canal et sous la surveillance du service forestier.

4° L'Administration des Ponts et Chaussées devra établir au-dessus de son entreprise, sur le sol restant au régime forestier, un chemin de 3 mètres de largeur, destiné à desservir le versant boisé du canton Saint-Léger.

5° La prise de possession du sol sera constatée par un procès-verbal de remise dressé à l'inervention des agents des Domaines, des Travaux Publics et des forêts.

(N° 459)

[13 janvier 1882.]

Reconstruction du pont d'Arifates sur la Truyère (Lozère).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction du pont d'Arifates (Lozere), sur la Truyère, route nationale n° 107, conformément aux dispositions du projet en date des 9 septembre-15 octobre 1881.

2° La dépense, évaluée à 65 354 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 460)

[13 janvier 1882.]

Construction des deux ponts de Mauves et de Thouaré sur la Loire (Loire-Inférieure). Participation du Ministère des Travaux Publics à la dépense.

Décret du Président de la République française portant que le Département des Travaux Publics contribuera aux dépenses de contribution des deux ponts de Mauves et de Thouaré sur la Loire (Loire-Inférieure) pour une somme totale fixe de 200 000 francs, qui sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 461)

[13 janvier 1882.]

Prolongement du bassin intérieur d'échouage de Port-en-Bessin (Calvados).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires au prolongement du bassin intérieur d'échouage de Port-en-Bessin (Calvados), conformément aux dispositions de l'avant-projet et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 mars et 27 octobre 1881.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° Les dépenses de l'entreprise, évaluées à 370 000 francs, seront prélevées sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 462)

[18 janvier 1882.]

Nouveau délai accordé à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour l'expropriation des terrains nécessaires à la rectification de la route nationale n° 70 aux abords de la gare de Dijon-Porte-Neuve (Côte-d'Or).

Décret du Président de la République française portant qu'un nouveau délai de deux ans, expirant le 10 février 1883, est accordé à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution de la rectification de la route nationale n° 70, aux abords de la gare de Dijon-Porte-Neuve, ligne de Dijon à Is-sur-Tille (Côte-d'Or).

(N° 463)

[19 janvier 1882.]

Établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Deluz (Doubs).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Deluz (Doubs), au point 421k,726 de la ligne de Dijon à Belfort, conformément au plan dressé, le 13 décembre 1880, par l'Ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits et obligations de l'État pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux. Lesdits terrains devront être occupés dans un délai de deux ans.

(N° 464)

[24 janvier 1882.]

DÉCRET du Président de la République française portant affectation au Département des Travaux Publics, comme dépendance du port, l'ouvrage de défense désigné sous le nom de fort Saint-Louis, situé près de l'extrémité du môle du même nom, à Cette (Hérault), et indiqué par une teinte rose sur le plan annexé au présent décret.

(N° 465)

[27 janvier 1882.]

Établissement d'un quai et d'une cale au port de Carteret (Manche).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'établissement d'un quai et d'une cale au port de Carteret (Manche), conformément aux dispositions du projet et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, du 8 novembre 1880 et 17 octobre 1881.

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le Conseil général du département dans sa séance du 28 avril 1881, de contribuer à la dépense des travaux pour une somme de 16 000 francs.

2° Le surplus de la dépense, évalué à 64 000 francs, sera prélevé sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 466)

[27 janvier 1882.]

Restauration de la digue basse de la jetée de l'Ouest du port de Calais.

Décret du Président de la République française portant qu'il sera procédé à la restauration de la digue basse de la jetée de l'Ouest du port de Calais (Pas-de-Calais), conformément aux dispositions du projet et à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, en date du 10 août 1881.

(N° 467)

[8 février 1882.]

Restauration du pont suspendu de la Caille, route nationale n° 201 (Haute-Savoie).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée la restauration du pont suspendu de la Caille, route nationale n° 201 (Haute-Savoie), conformément au programme développé dans le rapport des Ingénieurs des 14 mars — 4 mai 1881.

2° La dépense, évaluée à 170 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 468)

[8 février 1882.]

Rachat du pont suspendu de Beaucaire sur le Rhône (Gard).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique le rachat du pont suspendu de Beaucaire sur le Rhône, route nationale n° 99 (Gard).

2° Il sera procédé à cette opération par les soins de l'État et la

dépense à la charge du Trésor sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour le rachat des concessions des ponts à péage dépendant des routes nationales.

(N° 469)

[15 février 1882.]

Canal de l'Est. — Affectation de terrain (Vosges).

Décret du Président de la République française portant affectation au Département des Travaux Publics de la partie de la forêt domaniale du Ban-d'Harol (Vosges), d'une contenance de 2 hectares 87 ares 25 centiares, teintés en jaune sur le plan annexé au présent décret, ladite affectation ayant lieu aux conditions suivantes :

1° Le Service des Ponts et Chaussées fera exécuter à ses frais tous les travaux prévus, conformément au plan en date du 11 février 1878, également annexé au présent décret.

2° Il supportera également les frais de la délimitation et du bornage à effectuer entre la forêt domaniale du Ban-d'Harol et les terrains forestiers à affecter au Département des Travaux Publics.

3° La superficie de ces terrains sera exploitée et vendue au profit du Trésor, à la diligence de l'Administration des forêts.

4° La prise de possession du sol sera constatée par un procès-verbal de remise dressé à l'intervention des agents des domaines, des travaux publics et des forêts.

5° Enfin, le prix des terrains particuliers, dont l'acquisition aura été rendue nécessaire par l'établissement du port forestier sera remboursé par l'Administration des forêts, mais seulement jusqu'à concurrence d'une somme de 4 000 francs et au vu des contrats de vente passés entre le service du canal de l'Est et les propriétaires intéressés.

(N° 470)

[23 février 1882.]

Établissement du chemin de fer de Civray-du-Blanc. — Prise de possession de terrains.

DÉCRET du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Civray-du-Blanc, de plusieurs parcelles de terrains non bâties sises au territoire des communes de Saint-Saviol, Saint-Pierre d'Exideuil, Civray et Savigné (Vienne), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur le plan parcellaire annexé au présent décret.

(N° 471)

[23 février 1882.]

Reconstruction du pont de la Douceur, sur la Dranse (Haute-Savoie).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée la reconstruction du pont de la Douceur, sur la Dranse, route nationale n° 202 (Haute-Savoie), conformément aux dispositions du projet en date des 19-21 décembre 1881.

2° La dépense, évaluée à 60 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 472)

[21 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française.

. . . .

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés

du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 7 décembre 1881 et 11 janvier 1882;

Vu le décret du 2 janvier 1882, portant approbation des projets de divers travaux complémentaires de premier établissement à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

Vu le décret du 19 janvier 1882, portant approbation des projets de divers travaux complémentaires à exécuter sur le nouveau réseau de la même compagnie :

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue.

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet d'installation du télégraphe *Tyer* entre la gare de Saint-Germain des Fossés exclusivement et la limite sud du département de l'Allier, présenté le 23 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	17 500f,00
Projet d'installation du télégraphe *Tyer* entre la limite nord du département du Puy-de-Dôme et la gare de Clermont-Ferrand inclusivement, présenté le 23 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	16 500 00
Projet d'établissement d'appareils *Saxby* et *Viguier* à la gare de Clermont-Ferrand, présenté le 26 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	200 000 00
TOTAL.	234 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit sont imputées sur le compte de 14 millions de francs, ouvert conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

Art. 2. — Le décret du 2 janvier 1882 est rapporté dans celles de ses dispositions qui approuvent les projets des travaux à exécuter pour l'établissement d'une voie de communication à la gare de Saint-Germain des Fossés (ligne de Nevers à Saint-Germain des Fossés) et pour l'installation de nouvelles machines aux ateliers d'Oullins (ligne de Roanne à Lyon par Saint-Étienne), ainsi

que les détails estimatifs montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, savoir : pour le premier projet, à 5 280 francs, et pour le second, à 23 751 francs.

Art. 3. — Sont rapportées les dispositions du décret du 19 janvier 1882 autres que celles qui approuvent le projet de construction d'un atelier pour la réparation des wagons, à la gare de Villeneuve-Saint-Georges triage présenté le 4 février 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau à 170 688 francs.

. . . .

(N° 473)

[21 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875,

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 23 novembre 1881, 1er, 8, 15, et 22 février 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue;

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet de prolongement jusqu'à la gare d'Achères, du fil électrique direct de Paris-Saint-Lazare à Maisons, présenté le 3 octobre 1881, avec un détail estimatif arrêté à. 448f,00

LIGNE DE ROUEN AU HAVRE.

Projet d'établissement d'une gare de marchandises à Graville-Sainte-Honorine, présenté le 28 novembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à. 314 000f,00

LIGNE DE PARIS A VERSAILLES (RIVE DROITE).

Projet d'amélioration des aménagements et accès de la gare de Clichy-Levallois, présenté le 18 novembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à. 26 880 00

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

Projet d'extension des aménagements de la gare de Maintenon, en vue d'un service commun avec les lignes de Dreux à Maintenon et à Auneau, présenté le 8 juillet 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part incombant à la compagnie de l'Ouest, à. 247 000 00

LIGNE DE SABLÉ A CHATEAU-GONTIER.

Projet de transformation en station de la halte de Bouëre, présenté le 6 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . 34 000 00

TOTAL.. . . . . 622 328f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissememt de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 474)

[11 mai 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française.

. . . .

Vu le projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins, de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les 13-24 septembre 1880 et 16-24 décembre 1881, à l'effet d'obtenir que des travaux à exécuter sur son ancien réseau pour l'agrandissement de la gare des voyageurs de la station de Cannes (ligne de Toulon à Nice), la translation au quartier de la Bocca de la gare des marchandises et du dépôt des machines de la même station et la création d'une station de voyageurs à la bifurcation de l'embranchement de Grasse (ligne de Toulon à Nice), soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 17 novembre 1880, 6 juillet 1881 et 1er mars 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendu;

Décrète:

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant.

LIGNE DE TOULON A NICE.

Projet d'agrandissement de la gare des voyageurs de la station de Cannes, de translation de la gare des marchandises et du dépôt des machines de la même station au quartier de la Bocca et de création d'une station de voyageurs à la bifurcation de l'embranchement de Grasse, présenté les 13 septembre 1880 et 24 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . 2 449 900f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs, ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 475)

[13 mai 1882.]

Décret qui fixe, pour l'année 1882, le crédit d'inscription des pensions civiles régies par la loi du 9 juin 1853.

Le Président de la République française

Sur le rapport du Ministre des Finances;

Vu l'article 20 de la loi du 9 juin 1853, sur les pensions civiles, et l'article 38 du règlement d'administration publique du 9 novembre suivant;

Vu le relevé des extinctions réalisées en 1881 sur les pensions inscrites, s'élevant à la somme totale de 3 042 004f, 21;

Vu l'article 26 de la loi du 29 juillet 1881, qui a ouvert au Ministre des Finances, pour l'inscription des pensions civiles en 1882, en sus du produit des extinctions, un crédit supplémentaire de 1 500 000 francs;

La section des finances, des postes et télégraphes, de la guerre, de la marine et des colonies du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Le crédit d'inscription des pensions civiles régies par la loi du 9 juin 1853 est fixé, pour l'année 1882, à la somme de 4 542 000 francs.

Art. 2. — Sont allouées, sur ce crédit, aux différents ministères, les sommes suivantes;

Ministère de la justice et des cultes		310 000f
Ministère des affaires étrangères		85 000
Ministère de l'intérieur	Ministère	120 000
	Algérie	22 000
Ministère des finances		1 584 000
Ministère de la guerre		70 000
Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts		1 100 000
Ministère de l'agriculture	Ministère	45 000
	Forêts	60 000
Ministère du commerce		20 000
Ministère des travaux publics		260 000
Ministère des postes et des télégraphes		400 000
Total		4 076 000

Art. 3. — La somme de 466 000 francs, qui représente, l'excédent du crédit d'inscription fixé par l'article 1er sur le montant des allocations déterminées par l'article 2, formera une réserve sur laquelle de nouvelles allocations pourront, s'il y a lieu, être ultérieurement réparties.

Art. 4. — Ne seront imputées sur le crédit d'inscription de la présente année que les pensions qui auront fait l'objet de décrets de concession antérieurs au 1er janvier 1883.

Les portions de crédit demeurées sans emploi au 31 décembre 1882 seront définitivement annulées.

(N° 476)

[24 mai 1882.]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par des communes et des particuliers pour l'exécution de divers lignes de chemins de fer.

Le Président de la République française,

Vu les déclarations des Receveurs des finances des arrondissements de Saumur et de Nantes, constatant qu'il a été versé au Trésor, les 27 janvier, 21-24 mars et 17 avril 1882, par les intéressés ci-dessous désignés, une somme totale de 105 179f, 99, savoir :

Versement de la commune d'Antoigné.	1 000f,00
Versement des sieurs *Goupilleau, Jolland, Pion* et *Poitou*.	1 379 99
Versement de la commune de Machecoul.	2 800 00
Versement de la ville de Nantes.	100 000 00
ENSEMBLE.	105 179f,99

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 20 mai 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur les fonds du budget des dépenses sur ressources extraordinaires, exercice 1882 (chapitre xv, — *Travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en vertu de la loi du* 18 *mai* 1878), un crédit de 105 179f 99, applicable, dans la proportion suivante, à la construction des chemins de fer ci-après désignés, savoir :

Chemin de fer de Poitiers à Saumur.	1 000f,00
Chemins de fer nantais (1 379f,99 + 2 800f).	4 179 99
Chemin de fer du raccordement entre la gare de Prairie-au-Duc et celle de la compagnie d'Orléans à Nantes. .	100 000 00
Total.	105 179f,99

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des sommes versées, à titre de fonds de concours, par la commune d'Antoigné, les sieurs *Goupilleau*, *Jolland*, *Pion* et *Poitou*, la commune de Machecoul et la ville de Nantes.

. . . .

(Nc 477)

[24 mai 1882.]

Décret qui ouvre, sur l'exercice 1881, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Le Président de la République française,

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution des travaux publics appartenant à l'exercice 1881 ;

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 15 mai 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1881, un crédit additionnel de 236 589f,70.

Cette somme de 236 589f,70 est répartie de la manière suivante entre les chapitres ci-après désignés, savoir :

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

Chap.	xv.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.). . . .	17 384f,12
—	xvii.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires.).	75 964 47
—	xviii.	Navigation intérieure. — Canaux. (Travaux ordinaires.).	402 68
—	xix.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.).	64 306 81

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	XXXVI.	Rectification des routes nationales, et des routes départementales, assimilées aux routes nationales.	100 00
—	XXXIX.	Travaux de défense contre les inondations. . .	9 455 67
—	XXXIX *bis.*	Achèvement des travaux nécessités par les inondations, les crues et la débâcle des glaces de l'hiver 1879-1880.	5 777 50

IIIe SECTION.

DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	VII.	Amélioration des rivières.	49 176 45
—	VIII.	Établissement et amélioration des canaux de navigation.	822 00
—	IX.	Amélioration et achèvement des ports maritimes.	15 000 00
		ENSEMBLE, comme ci-dessus.	256 589^f,70

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours.

État des sommes versées dans les caisses du Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'Etat, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1881.

DÉPARTEMENTS	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION. (SERVICE ORDINAIRE.)	
	CHAPITRE XV.	
	ROUTES ET PONTS. (Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)	
Seine. . . .	Entretien des chaussées latérales de l'avenue de Neuilly (route nationale n° 13) sur lesquelles sont établies les voies du tramway de Courbevoie à la place de l'Etoile. . . . . . 15 000f,00 Arrosage de la route nationale n° 34, dans la traversée du bois de Vincennes. . . . . 1 500 00 Démolition de constructions indûment élevées sur un terrain dépendant du domaine public et situé en aval de la levée rive droite du pont de Grenelle. 884 12	17 384f,12
	CHAPITRE XVII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
	(Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)	
Calvados. . .	Entretien du chemin de halage le long de l'Orne, entre Caen et Clopée.	800 00
Landes. . . .	Construction d'un pont de halage sur la rive droite du Luy.	600 00
Loiret. . . .	Amélioration de la levée de la Loire (rive droite), dans la traversée de la commune de Saint-Péré.	506 67
Lot.	Frais de service de l'écluse de Polentré, sur le Lot. . .	150 00
Lot-et-Garonne	Entretien du barrage de Fumel, sur le Lot.	60 00
Maine-et-Loire.	Entretien de barrages sur la Mayenne (14f,83 + 58f,96 + 12f,30 + 6f,39 + 119f,89 + 18f,76).	231 13
Nièvre. . . .	Entretien du perré Pagnon, sur l'Allier.	166 67
Pyrénées (Basses).	Rétablissement du passage d'eau de Doguen, surl a gare d'Oloron.	400 00
Rhône. . . .	Entretien des quais du Rhône et de la Saône.	10 000 00
Saône (Haute).	Entretien des quais de la Saône.	1 050 00
Seine. . . .	Dragages en Seine aux embouchures des égouts collecteurs de Clichy et de Saint-Denis.	60 000 00
	TOTAL du chapitre XVII.	73 964 47
	CHAPITRE XVIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
	(Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)	
Meuse. . . .	Entretien du canal de l'Est (2e section) 95f,25 + 50f + 26f + 116f). . . . . . 287f,25 Réparation de dommages causés aux talus du canal de l'Est. 20 00	307 25
Nord. . . .	Entretien des ponts à frais communs sur les canaux de Dunkerque (85f,61 + 4f,31 + 4f,31 + 1f,20).	95 43
	TOTAL du chapitre XVIII.	402 68

DÉPARTEMENTS	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XIX.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
	(Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)	
Calvados. . .	Entretien et réparation des cales du pont de Grandcamp (1 000f + 287f,41). . . . . 1 287f,41 Dévasement des bassins du port de Honfleur. 10 000 00	11 287f,41
Charente-Inférieure.	Dévasement des ports du département de la Charente-Inférieure (10 000f + 10 000f).	20 000 00
Gironde. . . .	Entretien du port de Macau. . . . . 300 00 Entretien des chaussées de terre-plein de la rive gauche du port de Bordeaux. . . . 16 037 85	16 337 85
Manche. . . .	Construction d'une cale de débarquement à Joinville. .	1 073 58
Pas-de-Calais	Etablissement d'une gare maritime sur la plage d'Equihem. . . . . 1 400 00 Payement des indemnités allouées aux officiers et maitres de port chargés du service des renseignements météorologiques à Boulogne-sur-Mer. 360 00	1 760 00
Seine-Inférieure.	Entretien des chaussées latérales aux quais des ports du Havre et de Rouen (7 500f + 5 200f).	12 700 00
Somme. . . .	Réparation de l'épi de défense de la digue de Mers (674f + 673f,97).	1 347 97
	TOTAL du chapitre XIX.	64 506 81
	IIe SECTION. (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE XXXVI.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES, ET DES ROUTES DÉPARTEMENTALES ASSIMILÉES AUX ROUTES NATIONALES.	
Ain.	Rectification de la montée de Tur (route nationale n° 97). .	100 00
	CHAPITRE XXXIX	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Calvados.. . .	Défense de la ville de Pont-l'Evêque contre les inondations (2 941f,76 + 6 513f,91).	9 455 67
	CHAPITRE XXXIX *bis*.	
	ACHÈVEMENT DES TRAVAUX NÉCESSITÉS PAR LES INONDATIONS, LES CRUES ET LA DÉBACLE DES GLACES DE L'HIVER 1879-1880.	
Tarn-et-Garonne.	Rechargement à Saint-Projet et défense de rives à Sansecours, sur la Garonne.	5 777 50

DÉPARTEMENTS	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	IIIe SECTION. (DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE VII.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Manche. . . .	Rectification de la Douves entre Beuzeville et le chemin de fer de Paris à Cherbourg.	40 000f,00
Lot-et-Garonne.	Amélioration du Lot, au passage de Saint-Vite (2 000f + 1 000f).	3 000 00
Saône (Haute).	Construction du quai Maria, sur la Saône.	6 176 45
	TOTAL du chapitre VII.	49 176 45
	CHAPITRE VIII.	
	ÉTABLISSEMENT ET AMÉLIORATION DE CANAUX DE NAVIGATION.	
Vosges. . . .	Construction d'un port à Uzemain, sur le canal de l'Est (722f + 100f).	822 00
	CHAPITRE IX.	
	AMÉLIORATION ET ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Calvados. . .	Élargissement du quai de rive droite de la Touques, au port de Trouville.	15 000 00

RÉCAPITULATION.

Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.

CHAP. XV.	Routes et ponts. — (Travaux ordinaires).	17 384f,12
— XVII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires.).	73 964 47
— XVIII.	Navigation intérieure. — Canaux. (Travaux ordinaires.).	402 68
— XIX.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.).	64 506 81

IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP. XXXVI.	Rectification des routes nationales et des routes départementales assimilées aux routes nationales.	100 00
— XXXIX.	Travaux de défense contre les inondations.	9 455 67
— XXXIX *bis*.	Achèvement des travaux nécessités par les inondations, les crues et la débâcle des glaces de l'hiver 1879-1880.	5 777 50

IIIe SECTION. — DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

CHAP. VII.	Amélioration des rivières.	49 176 45
— VIII.	Etablissement et amélioration des canaux de navigation.	822 00
— IX.	Amélioration et achèvement des ports maritimes. . .	15 000 00
	TOTAL GÉNÉRAL.	236 589f,70

(N° 478)

[7 août 1882.]

Décret qui charge M. Pierre Legrand de l'intérim du Ministère des Travaux Publics.

Le Président de la République française,
Décrète :

. . . .

Art. 1er. — M. Pierre Legrand, Ministre du Commerce, est chargé de l'intérim du Ministère des Travaux Publics, en remplacement de M. Varroy, dont la démission est acceptée.

. . . .

(N° 479)

[10 août 1882.]

Décret qui nomme ***M. Hérisson Ministre des Travaux Publics.***

Le Président de la République française,

Décrète :

Art. 1er. — Est rapporté le décret du 7 août 1882 chargeant M. Pierre Legrand, Ministre du Commerce, de l'intérim du ministère des Travaux Publics,

Art. 2. — M. Hérisson, député (Seine), est nommé Ministre des Travaux Publics.

. . . .

(N° 480)

[10 août 1882.]

Décret qui nomme ***M. Baïhaut Sous-Secrétaire d'État au Ministère des Travaux Publics.***

Le Président de la République française,

Sur la proposition du Ministre des Travaux Publics,

Décrète :

Art. 1er. — M. Baïhaut, député, est nommé Sous-Secrétaire d'État au Ministère des Travaux Publics, en remplacement de M. Rousseau, dont la démission est acceptée.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 481)

[20 mai 1881.]

Voirie (Grande). — Travaux publics. — Dommages aux usines. — Prises d'eau pour l'alimentation d'un canal. — Chômages. — Moulin. — Existence antérieure à 1566. — Compensation de la plus-value. — (Ministre des Travaux Publics contre sieurs Chalot et Heurlier.) — *Lorsqu'un moulin situé sur une rivière navigable a une existence antérieure à 1566 reconnue par un arrêté du conseil de préfecture passé en force de chose jugée, et que l'Administration n'allègue aucun fait qui établisse que la consistance de ce moulin ait depuis lors été augmentée, le Ministre des Travaux Publics n'est pas fondé à soutenir que l'indemnité due à ce moulin, à raison de chômages provenant de prises d'eau pratiquées dans la rivière pour l'alimentation d'un canal, doit être calculée d'après la force hydraulique qui lui serait nécessaire pour mettre en mouvement une simple paire de meules et non d'après la consistance du moulin dans son état actuel (1re espèce). — Appréciation, par interprétation d'une transaction antérieure à 1566, de l'étendue du droit appartenant à deux usines sur les eaux d'une rivière (2e espèce). — Des modifications aux ouvrages intérieurs du moulin ont pu être apportées régulièrement lorsqu'elles n'ont eu ni pour but ni pour effet d'augmenter la force motrice, mais seulement de la mieux utiliser (2e espèce) (*). — L'Administration n'est pas fondée à opposer, en compensation du préjudice causé à un moulin par des chômages imputables au fait de l'État, l'avantage résultant de ce que l'ouverture d'un canal parallèle à la rivière a diminué sur celle-ci la navigation, et a ainsi évité au meunier les chômages que lui auraient causés l'obligation d'ouvrir sa porte marinière aux bateaux en vertu de l'édit de 1672. — Cet avantage n'est ni immédiat ni direct (1re et 2e espèces) (**). — Appréciation de l'indemnité pour chômages due par l'État (1re et 2e espèce). — Dommages éprouvés depuis l'expertise et dommages futurs réservés (1re espèce).*

(*-**) Sur les questions soulevées dans cette affaire, M. le commissaire du Gouvernement Gomel a présenté les observations suivantes :

« Suivant l'Administration, en dispensant les usiniers de prouver que la con-

[1re ESPÈCE. — *Ministre des Travaux Publics contre sieurs Chalot et Heurlier.*]

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 12 avril 1878, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a condamné

---

sistance de leur moulin, telle qu'elle résulte de leur titre, est la même que celle dont ils jouissaient au moment où les prises d'eau dans le Morin ont commencé à fonctionner, l'arrêté attaqué a sanctionné un système tout nouveau et dont les conséquences seraient fort préjudiciables à l'État. M. le Ministre des Travaux Publics rappelle qu'un des devoirs de la juridiction administrative est de faire respecter le grand principe de l'inaliénabilité des cours d'eau du domaine public, et il ajoute que la jurisprudence du Conseil d'État a du reste exigé jusqu'ici que les usiniers qui réclament une indemnité pour diminution de force motrice établissent non seulement que leur usine a une existence légale, mais encore qu'ils ont droit, d'après leurs titres, à tel ou tel volume d'eau.

« Donc, dans l'espèce, poursuit le Ministre, il ne suffisait pas que les consorts Chalot et Heurlier prouvassent devant le conseil de préfecture que leur moulin existait longtemps avant 1566; il aurait fallu en outre qu'ils produisissent un acte établissant qu'antérieurement à cette époque leurs auteurs disposaient d'un volume d'eau suffisant pour la mise en marche de trois paires de meules. Ils ne l'ont pas fait, ou plutôt la donation de 1276 qu'ils invoquent est muette sur la consistance du moulin. Dès lors l'Administration est fondée à soutenir que l'état actuel de cette usine ne saurait servir de base au calcul de l'indemnité; elle n'a pas à démontrer que des changements ont été apportés aux ouvrages régulateurs du moulin dans le cours de ces trois derniers siècles, il lui suffit de contester que ledit moulin fût disposé anciennement de manière à marcher avec trois paires de meules, et comme jadis beaucoup de moulins ne fonctionnaient qu'avec une seule paire de meules, c'est d'après la force hydraulique nécessaire à ce fonctionnement restreint que doit être évaluée l'indemnité à mettre à la charge de l'État.

« L'argumentation ministérielle nous paraît, messieurs, méconnaître la protection qui, en cette matière, comme en tout autre, est due aux droits privés. Sans doute, les fleuves et rivières navigables sont imprescriptibles; sans doute encore, quand un usinier, pour obtenir une indemnité, se prévaut d'un acte de vente nationale, les clauses de cet acte ou les indications qu'il fournit servent exclusivement à la fixation de l'indemnité, et la preuve de la consistance légale de l'usine incombe au réclamant. Mais ici l'acte de concession duquel résulte l'existence légale du moulin, acte qu'ont produit les meuniers à l'appui de leurs prétentions, remonte au XIIIe siècle, à une époque où le domaine public était aliénable et prescriptible; la consistance actuelle est seule connue, mais elle est corroborée par une possession immémoriale, et rien ne permet de supposer qu'elle ait été irrégulièrement accrue. L'Administration ne cite aucun fait duquel on puisse induire que le moulin emploie aujourd'hui une force d'eau plus considérable qu'autrefois, et dans ces conditions il faut admettre que le moulin d'Esbly a droit à la jouissance du volume d'eau dont il fait usage.

« A défaut de toute preuve contraire fournie par l'Administration, ce qui existe doit être tenu pour la représentation exacte de ce qui existait primitivement. Il est possible, il est même vraisemblable que le moulin dont parle la donation de 1276 ait été plusieurs fois démoli et reconstruit; mais il rentrait dans les

l'État à payer aux sieurs Chalot, Heurlier et consorts une indemnité de 36 409f,50, à raison du préjudice causé au moulin d'Esbly par la privation de force motrice résultant des prises d'eau effectuées dans la rivière du Grand-Morin pour l'alimentation du canal de Meaux à Chalifert :

---

droits du meunier de modifier ses ouvrages intérieurs et son outillage. La seule chose qu'il n'aurait pas pu faire depuis 1566 eût été de faire changer ses ouvrages régulateurs de façon à augmenter sa force hydraulique. Si, au contraire, il s'est borné à apporter à son usine des modifications qui aient eu pour effet de mieux utiliser le volume d'eau, on doit lui tenir compte de ces modifications. Telle est la jurisprudence du Conseil d'État, affirmée notamment par les arrêts (9 mai 1867, Hummel, *Annales* 1868, p. 786; 13 avril 1870, Thébaut, *Annales* 1871, p. 792).

« Enfin, nous vous signalerons, messieurs, l'arbitraire auquel aboutit le système proposé par le Ministre des Travaux Publics. Comment en effet pourrait-on apprécier avec quelque précision le volume d'eau nécessaire, il y a plusieurs siècles, au fonctionnement d'une paire de meules? Les ingénieurs sont eux-mêmes obligés d'avouer que cette appréciation est aussi délicate qu'incertaine. Ils reconnaissent qu'on employait au moyen âge des meules beaucoup plus grandes et plus lourdes qu'aujourd'hui, qui par conséquent exigeaient une forte dépense d'eau. En outre, les barrages et autres ouvrages étaient jadis mal construits et présentaient de nombreuses fuites. Il n'est donc pas permis d'affirmer que le moulin d'Esbly, même réduit à une seule paire de meules, consommât moins d'eau, il y a cinq cents ans, qu'il n'en consomme maintenant avec trois paires de meules.

« Pour tous ces motifs nous concluons au rejet du recours de M. le Ministre des Travaux Publics.

« Le pourvoi des consorts Chalot et Heurlier nous semble au contraire devoir être accueilli, du moins en tant qu'il combat le principe de la compensation que leur a opposée le conseil de préfecture.

« Il soutiennent que si, depuis l'établissement du canal de Meaux à Chalifert ainsi que de sa branche alimentaire, les bateaux ont cessé de passer par le pertuis de leur moulin, cette modification dans l'itinéraire des mariniers et la diminution qui en est résultée dans les chômages de leur usine n'ont pas procuré à celle-ci des avantages au moyen desquels l'État puisse compenser le préjudice causé par les emprunts que le canal a faits au Morin.

« Pour s'assurer de la justesse de cette thèse, il suffit de se rappeler le soin avec lequel le Conseil d'État évite de se laisser entraîner sur une pente où souvent l'Administration essaye de le pousser. Il ne se refuse pas d'une façon absolue à compenser des dommages résultant de l'exécution de travaux publics avec la plus-value procurée par ces mêmes travaux. Mais, comme le constate M. Aucoc dans ses savantes conférences de droit administratif, « c'est avec une « grande modération que le Conseil d'Etat tient compte de la plus-value. Il faut « qu'elle soit certaine, immédiate, directe. L'Administration ne répare pas les « dommages indirects; il ne serait donc pas juste de tenir compte des plus-values « indirectes. » Or, dans notre espèce, l'avantage dont se prévaut l'Administration et dont l'arrêté attaqué a prescrit d'évaluer l'importance, ne réunit aucune des trois conditions indiquées par M. Aucoc d'après votre jurisprudence.

« Tout d'abord, cet avantage n'est pas certain, car la porte marinière du

Ce faisant, attendu que les propriétaires du moulin d'Esbly n'ayant pas établi que le volume d'eau qui aurait légalement appartenu à leur usine fût supérieur à celui dont ils ont joui postérieurement à l'ouverture du canal de Meaux à Chalifert, c'est à tort

---

moulin d'Esbly n'a pas été supprimée, et si depuis trente ans elle ne fonctionne plus, le meunier peut un jour ou l'autre être appelé à la faire manœuvrer de nouveau. Pour que cela se produisît, un accident n'aurait qu'à survenir au canal de Chalifert ou à sa branche alimentaire, la batellerie du Morin reprendrait immédiatement son ancienne direction et la navigation recommencerait à suivre le cours inférieur de cette rivière. Par suite, le meunier d'Esbly serait obligé de rouvrir son pertuis, car l'édit de 1672 est toujours en vigueur. En second lieu, l'avantage dont il s'agit n'est ni direct ni immédiat, en ce sens qu'il n'est pas une conséquence naturelle et forcée de la construction du canal.

« En effet, l'ouverture de cette voie navigable a eu simplement pour résultat de rendre moins onéreux pour les propriétaires du moulin l'exercice par les mariniers d'une servitude, d'une obligation légale créée par l'édit de 1672. Le courant de la navigation a été déplacé par la création du canal, mais légalement la situation de l'usinier est restée la même. Celui-ci est tenu comme par le passé d'avoir un pertuis dans son barrage, et de l'ouvrir à toute réquisition d'un marinier. Sans doute une semblable réquisition n'a plus guère de chance de se produire ; toutefois, si les travaux exécutés par l'État avaient eu le résultat inverse, s'ils avaient augmenté le mouvement de la batellerie sur le Morin, nul doute qu'ils n'auraient pas pu motiver de la part du meunier d'Esbly une action en indemnité fondée sur l'accroissement des chômages : dès lors, comment un bénéfice qui n'est pas directement produit par l'ouverture du canal, pourrait-il venir en compensation du préjudice immédiat et matériel provenant des prises d'eau opérées par l'Etat?

« A supposer que l'établissement de cet ouvrage d'art eût augmenté la surface du bief du moulin d'Esbly ou qu'il eût régularisé le débit du Morin, ces changements apportés à l'ancien état des lieux devraient être considérés comme une cause de plus-value, et cette plus-value pourrait être opposée par l'État à la demande d'indemnité de l'usinier; car, dans cette hypothèse, les travaux entrepris par l'État auraient eu une action directe sur les conditions d'exploitation du moulin, et ils les auraient modifiées d'une façon avantageuse pour le meunier. Mais ici rien de pareil : la plus-value provient simplement de ce que les mariniers du Morin, ayant à leur disposition une voie plus commode, ne fréquentent plus la rivière au-dessous de son confluent avec une branche alimentaire du canal de Meaux à Chalifert.

« Un avantage de cette nature ne saurait être invoqué par l'État à titre de compensation. Déjà, dans une affaire Arlot, qui a été jugée le 7 juin 1865 (*Annales* 1865, p. 754), le Conseil d'État a condamné une semblable prétention de l'Administration : elle avait fait décider par le conseil de préfecture qu'un industriel, lésé par l'exécution de travaux publics, ne pouvait pas prétendre à une indemnité par le motif que ces travaux, qui consistaient dans la construction d'un canal, lui avaient été très profitables en facilitant les transports de ses matières premières et de ses marchandises. L'arrêt du 7 juin a annulé la décision des premiers juges et reconnu que le bénéfice dont se prévalait l'État ne le dispensait pas du payement d'une indemnité pour dommages.

« Nous estimons, messieurs, que vous devez consacrer de nouveau la doctrine de cet arrêt, et nous concluons à ce que vous fassiez droit, sur le point en discussion, à la requête des consorts Chalot. »

que le conseil de préfecture a décidé que, pour apprécier l'indemnité à allouer aux consorts Chalot et Heurlier, il y avait lieu de tenir compte de la force motrice utilisée au moment de l'ouverture du canal, rejeter la demande d'indemnité formée par les propriétaires du moulin d'Esbly;

Vu la requête... pour les consorts Chalot et Heurlier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler l'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne;

Ce faisant, attendu, d'une part, que l'existence légale du moulin d'Esbly ayant été reconnue par un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne du 18 août 1869, c'est à l'Administration qu'il incombe de prouver que l'usine avait en 1848 et qu'elle possède encore une force motrice supérieure à celle dont elle jouissait avant 1566, et que l'Administration n'apporte aucune preuve à l'appui de cette allégation; attendu, d'autre part, que c'est à tort que le conseil de préfecture a admis le principe d'une plus-value résultant de ce que, depuis l'ouverture du canal, les propriétaires du moulin d'Esbly n'auraient plus à subir de chômages pour le passage de la navigation en raison de l'obligation de tenir ouverte leur porte à bateaux, conformément à l'édit de 1672, ladite plus-value n'étant pas certaine, immédiate et directe; attendu enfin que, par les motifs développés devant le conseil de préfecture tant par l'expert des requérants que par les requérants eux-mêmes, l'indemnité allouée par ledit conseil ne constituerait pas une réparation suffisante du préjudice éprouvé; fixer ladite indemnité, pour préjudice subi depuis l'ouverture du canal de Meaux à Chalifert, jusqu'au 31 décembre 1875, à 82 890 francs, et pour le préjudice à venir, à 23 070 francs; déclarer que cette indemnité ne se compensera, même en partie, avec aucune plus-value, condamner l'État aux intérêts de droit et aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre des Travaux Publics dans lesquelles le Ministre conclut à l'annulation de l'arrêté attaqué et au rejet de la demande des consorts Chalot et Heurlier, et subsidiairement, au renvoi desdits usiniers devant le conseil de préfecture, au cas où ils justifieraient d'un dommage, pour être faite telle compensation que de droit entre le préjudice causé et la plus-value qui résulte pour l'usine d'Esbly, tant de la suppression de la manœuvre des portes marinières que de la régularisation apportée par le canal de Meaux à Chalifert au régime de la rivière du Grand-Morin, lors du passage des trains et bateaux, par le motif que les bateaux et les trains n'arrivant plus à l'usine d'Esbly, il y a suppression du chômage résultant de l'ouverture de la porte

à bateaux; que cette suppression constitue un avantage immédiat et direct, et que, d'autre part, la création, par suite de l'ouverture du canal, d'un bief étendu qui emmagasine et restitue tour à tour les eaux qui se perdaient auparavant lors des passages de la navigation aux portes à bateaux supérieures, atténue notablement les perturbations dont la marche des usines inférieures avait à souffrir;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les consorts Chalot et Heurlier... dans lequel lesdits consorts Chalot et Heurlier déclarent persister dans leurs précédentes conclusions, par le motif que des deux causes de plus-value opposées par le Ministre, l'une, ne constituant pas un droit acquis, mais un état de fait incessamment modifiable, n'offre aucun caractère de certitude, et que l'autre n'existe pas, la régularisation du régime du Grand-Morin lors du passage des trains et bateaux aux portes marinières des biefs supérieurs ne pouvant se produire dans les conditions où se trouve établie la communication entre ladite rivière et la branche alimentaire du canal de Meaux à Chalifert;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, et du 16 septembre 1807;

Vu l'article 1153 du Code civil;

Considérant que le recours susvisé du Ministre des Travaux Publics et le pourvoi des consorts Chalot et du sieur Heurlier sont dirigés contre un même arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne et présentent à juger les mêmes questions; que dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics tendant à faire décider que les consorts Chalot et Heurlier, n'ayant pas justifié de la consistance légale du moulin d'Esbly, n'ont droit à aucune indemnité pour privation d'une partie de la force motrice dont ils disposaient au moment de la construction du canal :

Considérant que l'existence légale du moulin d'Esbly a été reconnue par un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne du 18 août 1869, intervenu entre les consorts Chalot et l'État et devenu définitif; que, si l'acte de donation du mois d'avril 1276, duquel résulte l'existence légale du moulin, ne contient aucune indication qui permette de déterminer l'étendue des droits qu'avaient avant 1566, sur le cours d'eau du Grand-Morin, les anciens propriétaires du moulin d'Esbly, le Ministre des Travaux Publics n'allègue aucun fait d'où l'on puisse inférer que, postérieurement à 1566, les ouvrages régulateurs du moulin aient été modifiés en vue d'obtenir un accroissement de force motrice aux dépens du

domaine public; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu de tenir compte, dans l'appréciation du préjudice causé auxdits consorts Chalot et Heurlier par les prises d'eau pratiquées dans le Grand-Morin pour l'alimentation du canal de Meaux à Chalifert, de la force motrice que le moulin d'Esbly utilisait au moment où lesdites prises d'eau ont commencé à fonctionner;

Sur les conclusions des consorts Chalot et du sieur Heurlier tendant à obtenir une indemnité de 82 890 francs pour dommages antérieurs au 31 décembre 1875, et une indemnité de 23 070 francs pour dommages à venir :

Considérant que, s'il résulte de l'instruction que, antérieurement au remplacement des portes d'écluses de Lesches et de Meaux, effectué à la fin de l'année 1872, l'alimentation du canal a eu pour effet de diminuer pendant une partie de l'année, la force motrice utilisée par le moulin d'Esbly, les experts et l'ingénieur en chef tiers expert sont d'accord pour reconnaître que, du 1er janvier 1873 au 31 décembre 1875, la consommation moyenne du canal s'étant trouvée réduite de 600 à 320 litres par seconde, le moulin n'a plus éprouvé aucune diminution de force motrice; que, dans ces circonstances, aucune indemnité n'étant due aux usiniers d'Esbly pour la période écoulée du 1er janvier 1873 au 31 décembre 1875, il sera fait une juste appréciation du préjudice par eux subi en leur allouant une somme de 17 000 francs à titre d'indemnité;

Considérant, d'autre part, que l'état de l'instruction ne permet d'évaluer ni les dommages que le moulin d'Esbly aurait pu éprouver depuis la clôture des opérations des experts, ni ceux que l'alimentation du canal pourrait à l'avenir lui occasionner ; qu'ainsi, il y a lieu, comme l'avait fait le conseil de préfecture, de rejeter la demande d'une indemnité de 23 070 francs pour préjudice futur, et de réserver les droits du propriétaire dudit moulin à réclamer ultérieurement les indemnités qui pourraient lui être dues pour dommages postérieurs au 1er janvier 1876;

En ce qui touche la compensation demandée par le Ministre des Travaux Publics :

Considérant que, en compensation du dommage éprouvé par les consorts Chalot et le sieur Heurlier, le Ministre des Travaux Publics leur oppose le double avantage résultant pour eux, d'une part, de ce que, depuis l'ouverture du canal, la navigation ayant cessé de suivre le cours naturel du Grand-Morin en aval de l'écluse de Couilly, ils seraient dispensés des chômages et pertes d'eau que leur occasionnait auparavant l'obligation d'ouvrir, en exécution de

l'article 5 de l'édit de 1672, la porte marinière de son barrage pour donner passage aux bateaux et aux trains, et, d'autre part, de l'amélioration apportée au régime du Grand-Morin dans son cours inférieur par la création du canal, qui constituerait un bief régulateur propre à atténuer et même à supprimer les perturbations résultant pour le moulin d'Esbly des manœuvres des portes à bateaux des barrages supérieurs;

Mais considérant que la servitude imposée à l'usinier d'Esbly, par l'article 5 de l'édit précité, n'a jamais été supprimée, et que si l'exercice de cette servitude a pu cesser d'être onéreux pour ledit usinier par suite de l'ouverture de la nouvelle voie navigable, cette circonstance, qui n'a été qu'une conséquence indirecte des travaux entrepris par l'État pour l'alimentation du canal, ne saurait constituer une plus-value immédiate et spéciale de nature à être admise en compensation du dommage direct résultant des prises d'eau; que, d'autre part, il n'est pas établi que la création du canal ait pu avoir pour effet de supprimer ou même d'atténuer les perturbations dont le moulin avait à souffrir au moment du passage de la navigation aux portes à bateaux situées en amont de l'écluse de Couilly; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a admis le principe de la compensation demandée par le Ministre et a sursis à statuer sur le montant de l'indemnité jusqu'à ce que l'importance de la plus-value ait été évaluée par l'ingénieur en chef tiers expert;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Chalot a demandé pour la première fois, le 28 mai 1869, devant le conseil de préfecture, les intérêts de l'indemnité qui pouvait lui être due; qu'à la date du 13 juillet 1876, dans sa requête introductive d'instance, le sieur Heurlier a fait la même demande pour la part d'indemnité qui devait lui revenir; que, dès lors, conformément à l'article 1153 du Code civil, il y a lieu de décider que la portion de l'indemnité qui revient aux héritiers Chalot portera intérêts à leur profit à dater du 28 mai 1869, et que la part d'indemnité due au sieur Heurlier sera productive d'intérêts à dater du 13 juillet 1876... (L'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne du 12 juillet 1878 est annulé. L'État payera aux consorts Chalot et au sieur Heurlier une somme de 17 000 francs à titre d'indemnité. Cette indemnité s'appliquera : pour 14 753 francs à la période antérieure au 11 septembre 1869, date à laquelle le sieur Heurlier est devenu propriétaire du moulin d'Esbly, et pour 2 247 francs à la période écoulée du 11 septembre 1869 au 31 septembre 1872. Les héritiers Chalot auront droit aux

intérêts de la somme de 14 753 francs qui leur revient, à dater du 28 mai 1869. La somme de 2 247 francs, attribuée au sieur Heurlier, portera intérêts à son profit à compter du 13 juillet 1876. Le surplus des conclusions des consorts Chalot et Heurlier et du Ministre est rejeté. L'État supportera les dépens et les frais d'expertise et de tierce expertise.)

[2e Espèce. — *Sieur Baudoin.*]

Vu la requête... pour le sieur Baudoin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler — un arrêté du 16 avril 1879 par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a rejeté la demande par lui formée à l'effet d'obtenir une indemnité en raison du préjudice causé à son usine par la prise d'eau de la branche alimentaire du canal de Meaux à Chalifert;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que l'État, en tant qu'acquéreur d'un moulin dit le Moulin-Neuf, situé sur le même barrage que le moulin de Quintejoie, avait sur les eaux du Grand-Morin des droits égaux à ceux du requérant, alors que, aux termes d'une transaction en date du 5 janvier 1465, le Moulin-Neuf ne pouvait se servir des eaux de la rivière qu'autant que le moulin de Quintejoie était assuré de toute la force motrice dont il pouvait avoir besoin; attendu que les modifications apportées depuis 1843 à l'outillage et aux ouvrages de prise d'eau du moulin de Quintejoie, n'ayant pu avoir d'influence appréciable sur la dépense d'eau dudit moulin, la force motrice dont le sieur Baudoin dispose en fait, n'excède pas celle à laquelle il a droit légalement; attendu que le conseil de préfecture a admis à tort que, le canal n'ayant jamais pris plus de la moitié du débit de la rivière, il n'y avait pas lieu d'examiner quelle marche avait été imprimée à l'usine de Quintejoie pour l'exécution des arrêtés préfectoraux par lesquels il était interdit au sieur Baudoin d'abaisser les eaux de son bief au-dessous d'un niveau déterminé; attendu que, pour apprécier la force motrice dudit moulin il y a lieu de tenir compte des résultats des expériences contradictoires auxquelles il a été procédé par les experts, et non des indications purement théoriques auxquelles a eu recours l'expert désigné par l'Administration; attendu que, en outre, le sieur Baudoin a droit à une indemnité de 50 000 francs représentant la perte de sa clientèle et le remboursement des dépenses qu'il a dû faire pour transformer son matériel et installer un moteur à vapeur; attendu que, enfin. des plus-values admises par le conseil de préfecture en compensation du dommage, l'une, résultant de la dépense d'ouvrir la

porte à bateau pour donner passage à la navigation, ne peut être considérée comme une plus-value certaine, et que l'autre, qui résulterait de ce que, par suite de la réserve d'eau constituée par le canal, le moulin de Quintejoie serait affranchi des perturbations que lui causaient les manœuvres des portes à bateaux supérieures, n'existe pas en fait; condamner l'État à payer au sieur Baudoin une somme totale de 269791 francs, et subsidiairement, pour le cas où le droit de préférence sur les eaux du Grand-Morin ne serait pas admis, une somme de 135 950 francs, le tout avec intérêts de droit et sous réserve de l'indemnité qui pourrait être due pour préjudice ultérieur, et condamner l'État en tous les frais d'expertise et de tierce expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Baudoin... par lequel le sieur Baudoin déclare persister dans ses précédentes conclusions par les motifs précédemment déduits et en outre par le motif que la modification apportée en 1850 à la roue motrice et à la prise d'eau du moulin de Quintejoie n'a pu, de l'avis des experts, avoir pour effet d'augmenter, aux dépens du domaine public, la force motrice dudit moulin ; ensemble une déclaration de l'expert du requérant et de l'expert de l'Administration en date du 21 mars 1880;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu l'article 1153 du Code civil;

En ce qui touche la consistance légale du moulin de Quintejoie :

Considérant que l'existence légale du moulin de Quintejoie a été reconnue par un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne, en date du 1er septembre 1869, intervenu entre le sieur Baudoin et l'État, et contre lequel il n'a été formé aucun recours;

Considérant, d'une part, que c'est à tort que le sieur Baudoin se fonde sur les termes de l'acte de transaction en date du 5 janvier 1465, duquel résulte l'existence légale de son usine, pour soutenir que le moulin de Quintejoie avait, par rapport au Moulin-Neuf, établi sur le même barrage et également fondé en titre, un droit de préférence sur le cours d'eau du Grand-Morin, alors que de ladite transaction il résulte au contraire que les deux moulins avaient des droits égaux, ainsi d'ailleurs que, antérieurement au litige actuel, le sieur Baudoin, l'avait toujours admis ; qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture a reconnu que l'État avait, à titre de propriétaire du Moulin-Neuf, acquis par lui, en 1851, les mêmes droits que le requérant sur le cours d'eau du Grand-Morin;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est pas établi que les changements apportés récemment tant à l'outillage qu'aux ouvrages de prise d'eau du moulin de Quintejoie aient eu pour résultat d'augmenter aux dépens du domaine public la force motrice de ladite usine; que, en effet, la substitution, effectuée en 1850, de quatre paires de meules de $1^{m},30$ de diamètre aux trois paires de meules de $1^{m},65$ qui avaient elles-mêmes remplacé en 1846 deux paires de meules de 2 mètres de diamètre, n'a pas eu pour effet d'employer une force motrice plus considérable, mais de mieux utiliser la force motrice réduite dont l'usine conservait la disposition; que, de plus, aux termes d'une déclaration commune aux deux experts, la transformation de la vanne mouleresse réalisée postérieurement à l'ouverture du canal en vue de l'installation d'un moteur d'un rendement supérieur avec une vitesse plus faible n'a pu avoir pour effet d'augmenter d'une façon appréciable la dépense d'eau de l'usine; que, dans ces circonstances, le sieur Baudoin est fondé à soutenir que la force motrice utilisée par le moulin de Quintejoie n'excède pas celle dont il pouvait légalement faire usage;

En ce qui touche le chiffre de l'indemnité due au sieur Baudoin :

Considérant que, à dater de l'ouverture du canal jusqu'au 1er janvier 1851, époque à laquelle le Moulin-Neuf acquis par l'État a été mis en chômage, les prises d'eau pratiquées par l'Administration ont eu pour effet de priver les deux moulins d'une partie de la force motrice dont ils pouvaient concurremment disposer; qu'une indemnité était due au sieur Baudoin pour le préjudice qui lui a été ainsi occasionné, et que ladite indemnité doit être calculée en tenant compte de toute la force motrice qu'utilisait dans ces conditions le moulin de Quintejoie;

Considérant que, à dater du 1er janvier 1851, l'État, s'étant rendu acquéreur du Moulin-Neuf, a pu prendre, sans indemnité pour l'alimentation du canal, un volume d'eau égal à celui qu'utilisait le moulin de Quintejoie; que les experts et le tiers expert sont d'accord pour reconnaître qu'à aucune époque l'alimentation du canal n'a emprunté au Grand-Morin un volume d'eau supérieur à la moitié du débit total de cette rivière, et que, dès lors, les emprunts n'ont plus eu pour effet de diminuer la force motrice dont le moulin de Quintejoie pouvait légalement faire usage;

Mais considérant que, par divers arrêtés en date des 28 février 1850, 4 janvier 1851 et 24 juin 1870, l'Administration, dans le but d'assurer à la navigation un tirant d'eau suffisant à l'entrée du canal, a prescrit au sieur Baudoin de régler la marche de son

usine, de façon à ne pas abaisser les eaux de son bief au-dessous d'un certain niveau ; qu'il résulte de l'instruction que si, parfois, le sieur Baudoin n'a pas interrompu la marche de son usine, alors que le niveau du Grand-Morin était au-dessous de la cote réglementaire, parfois aussi il a chômé pour obéir aux prescriptions de l'Administration, et qu'il a, par conséquent, subi un préjudice pour lequel, contrairement à ce qu'a décidé l'arrêté attaqué, une indemnité lui est due ;

Considérant enfin qu'il résulte de l'instruction que, à dater du 1er janvier 1873, et jusqu'à l'époque où ont pris fin les opérations de l'expertise, les pertes d'eau auxquelles donnaient lieu les portes des écluses de Lesches et de Meaux ayant été supprimées par suite du remplacement desdites portes, le sieur Baudoin n'a plus éprouvé aucun dommage ;

Considérant que de tout ce qui précède et de l'examen des documents fournis par les experts et l'ingénieur en chef tiers expert, il résulte qu'en allouant au sieur Baudoin une indemnité totale de 22 000 francs, il sera fait une juste et équitable appréciation du préjudice subi par cet usinier depuis le milieu de l'année 1846 jusqu'au 1er janvier 1873, et qu'il lui sera suffisamment tenu compte du préjudice spécial qu'a pu lui occasionner, en dehors de la durée même des chômages qui lui ont été imposés, la marche irrégulière et intermittente qui a été pour le moulin de Quintejoie la conséquence de la création du canal, sans que, d'ailleurs, il y ait lieu de faire droit à ses conclusions tendant au remboursement des frais qu'il a pu faire pour transformer son outillage, et installer une machine à vapeur ;

En ce qui touche la compensation demandée par le Ministre des Travaux Publics :

Considérant que, en compensation du dommage éprouvé par le sieur Baudoin, le Ministre des Travaux Publics lui oppose le double avantage résultant pour lui, d'une part, de ce que, depuis l'ouverture du canal, la navigation ayant cessé de suivre le cours naturel du Grand-Morin en aval de l'écluse de Couilly, il serait dispensé des chômages et pertes d'eau que lui occasionnait auparavant l'obligation d'ouvrir, en exécution de l'article 5 de l'édit de 1672, la porte marinière de son barrage pour donner passage aux bateaux et aux trains, et, d'autre part, de ce que, par suite de la création du canal communiquant directement avec le bief du moulin de Quintejoie, ce moulin se trouverait affranchi des perturbations qu'apportaient à son fonctionnement les manœuvres des portes à bateaux supérieures ;

Mais considérant que la servitude imposée à l'usinier de Quintejoie, par l'article 5 de l'édit précité, n'a jamais été supprimée, et que si l'exercice de cette servitude a pu cesser d'être onéreuse pour ledit usinier par suite de l'ouverture de la nouvelle voie navigable, cette circonstance, qui n'a été qu'une conséquence indirecte des travaux exécutés par l'État en vue de l'alimentation du canal, ne saurait constituer une plus-value immédiate et spéciale de nature à être admise en compensation du dommage direct résultant des prises d'eau; que, d'autre part, s'il résulte de l'instruction que, dans les circonstances déterminées, l'eau du canal en refluant dans la rivière a pu être utilisée par le moulin, il n'est pas établi que ces reflux, immédiatement compensés par les emprunts dont ils étaient nécessairement suivis, aient pu avoir pour effet d'améliorer la situation dudit moulin au point de vue des perturbations que pouvaient lui causer les passages de la navigation aux portes à bateaux des barrages d'amont; que, dès lors, il n'y a lieu d'admettre la compensation demandée par le Ministre des Travaux Publics;

Sur les intérêts :

Considérant que, aux termes de l'article 1153 du Code civil, il y a lieu de décider que les sommes dues par l'État au sieur Baudoin porteront intérêts à son profit à dater du jour où il justifiera avoir fait la demande desdits intérêts... (L'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et Marne du 16 avril 1879 est annulé. — L'État est condamné à payer au sieur Baudoin une somme de 22 000 francs à titre d'indemnité. — L'indemnité allouée au sieur Baudoin portera intérêts à son profit à compter du jour où il justifiera avoir fait la demande des intérêts. — L'État supportera les dépens et les frais d'expertise et de tierce expertise. — Le surplus des conclusions du sieur Baudoin est rejeté.)

(N° 428)

[20 mai 1881.]

Voirie (Grande). — Canaux. — Dépôts de bois. — Contravention. — Question préjudicielle de propriété. — Compétence. — Préfet. — Excès de pouvoirs. — (Dame de Sommariva et sieur Perrin.) — *Lorsqu'un particulier, poursuivi pour avoir fait des dépôts de bois sur un terrain que l'Administration prétend être une dépendance du canal, mais qui en est complètement distinct, soutient que le terrain est resté sa propriété aux termes de l'acte de vente par lui consenti*

à l'État lors de l'établissement du canal, le conseil de préfecture doit surseoir jusqu'à ce que la question de propriété ait été tranchée par l'autorité judiciaire (*). — Le Préfet commet un excès de pouvoirs en statuant sur la question de propriété par voie de délimitation du canal (**). — Dépens. — Pas de dépens en matière de contraventions de grande voirie : recours sans frais. — En matière d'excès de pouvoirs, l'article 2 du décret du 2 novembre 1864 est inapplicable.

Vu les requêtes... pour la dame veuve de Sommariva et pour le sieur Perrin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs : 1° un arrêté, du 17 juillet 1879, par lequel le Préfet de Meurthe-et-Moselle a fixé la limite des dépendances du canal de la Marne au Rhin, au droit de la scierie dont la dame de Sommariva est propriétaire et le sieur Perrin locataire ; 2° un arrêté, du 18 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle a condamné le sieur Perrin à une amende et à l'enlèvement des dépôts de bois qu'il aura faits, contrairement aux dispositions de l'ordonnance du 4 août 1731, sur les dépendances dudit canal ;

Ce faisant, attendu que, par l'arrêté précité, le Préfet a compris dans les limites du domaine public un terrain qui, par sa situation, ne saurait être considéré comme faisant partie des dépendances naturelles du canal, et dont, aux termes de l'acte de vente passé le 29 janvier 1846, entre l'État et la dame de Sommariva, la requérante s'était réservé la propriété ; qu'il suit de là qu'en effectuant les dépôts de bois qui lui sont reprochés, le sieur Perrin n'a fait qu'user de son droit de locataire et n'a pas contrevenu aux dispositions de l'ordonnance de 1731 ; joindre les deux recours à raison de leur connexité et y statuer par une même décision ; annuler les arrêtés attaqués, ensemble l'arrêté préparatoire rendu par le conseil de préfecture le 11 juillet 1879 avec toutes les conséquences de droit ; condamner tout défendeur éventuel aux dépens ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet des requêtes par le motif que le terrain sur lequel le sieur Perrin a fait des dépôts de bois est une dépendance du canal ; que l'arrêté de délimitation pris par le Préfet est conforme au plan parcellaire indiquant les dépendances du canal et au métré des parcelles vendues le 29 janvier 1846 par la dame de Sommariva ; que

---

(*) Voir 5 février 1867, Delord ; 15 avril 1869, Lambert, *Annales* 1868, p. 605 et 1869, p. 803.

(**) 21 juillet 1870, ville de Châlons, *Annales* 1872, p. 621.

ledit arrêté est donc justifié et qu'il a été rendu par le Préfet dans la limite de ses pouvoirs;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731 et l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 12-20 août 1790 et l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791, 28 pluviôse an VIII, 29 floréal an X et 23 mars 1842;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes; que dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une même décision;

Sur les conclusions tendant à 'annulation des arrêtés du conseil de préfecture, en date des 11 et 18 juillet 1879:

Considérant que le sieur Perrin a été poursuivi devant le conseil de préfecture pour avoir eflectué des depôts de bois sur un terrain joignant la digue du canal de la Marne au Rhin;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du plan ci-dessus visé, que le terrain sur lequel le sieur Perrin a fait des dépôts de bois ne saurait être compris dans les dépendances du canal qu'autant que ce terrain ferait partie des fonds de terre acquis par l'État pour la construction du canal, et que, dans ses moyens de défense, le sieur Perrin soutenait que la dame de Sommariva, dont il est locataire, s'était réservé la propriété de ce terrain par une clause insérée dans l'acte de vente passé le 29 janvier 1846 entre l'État et la dame de Sommariva, lors de l'acquisition par l'État des terrains nécessaires à l'établissement du canal; qu'en présence de cette prétention, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas sursis au jugement de la contravention jusqu'à ce qu'il ait été prononcé, par l'autorité compétente sur le sens, la portée et les effets de l'acte de vente invoqué;

Sur les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté du préfet, en date du 17 juillet 1879:

Considérant que, si, aux termes des lois des 22 décembre 1789 et 19-20 août 1790 et de l'arrêté du 19 ventôse an VI, il appartenait au Préfet de reconnaître les limites du canal de la Marne au Rhin, il résulte de l'instruction que l'arrêté ci-dessus visé du Préfet de Meurthe-et-Moselle, du 17 juillet 1879, a été pris à l'occasion de la poursuite pour contravention de grande voirie dirigée contre le sieur Perrin et sur le vu des moyens de défense par lui présentés devant le conseil de préfecture et tirés de ce qu'aux termes de l'acte de vente précité, la dame de Sommariva, dont il est le loca-

taire, se serait réservé la propriété des terrains sur lesquels des dépôts de bois avaient été effectués et qui ne sauraient être compris dans les dépendances du canal qu'autant qu'ils auraient été acquis par l'État pour la construction du canal ; — que, dans ces circonstances, l'arrêté attaqué a eu pour but et pour effet de statuer sur le sens et la portée de l'acte de vente invoqué, dont il n'appartenait pas au Préfet de connaître ; qu'il suit de là que les requérants sont fondés à demander l'annulation dudit arrêté, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 ;

Sur les conclusions à fins de dépens :

Considérant, d'une part, qu'en matière de contravention de grande voirie, les recours devant le Conseil d'État sont jugés sans frais, et que, d'autre part, la contestation soulevée par le recours tendant à l'annulation, pour excès de pouvoirs, de l'arrêté ci-dessus visé du Préfet de Meurthe-et-Moselle ne rentre pas dans celles auxquelles s'applique l'article 2 du décret du 2 novembre 1864 ; qu'il n'y a lieu, dès lors, d'allouer des dépens... (Arrêtés du conseil de préfecture et du Préfet annulés. Conclusions à fins de dépens rejetées.)

(N° 483)

27 mai 1881.]

Travaux publics. — *Décompte.* — (Sieur Osson.) — *Indemnité réclamée à raison du préjudice causé par des mesures prises par l'Administration en vue de contraindre l'entrepreneur à poursuivre un travail au-delà des conditions du devis.* — *Rejet ; il n'y a eu qu'une simple mise en demeure non suivie de mesure coercitive.* — *Enrochements supprimés.* — *Indemnité pour manque de gain.* — *Changements, résultant d'ordres de service, au profil de la digue.* — *Pas de surcroît de dépenses.* — *Rejet.* — *Substitution de talus à inclinaison fixe aux talus naturels prévus au devis : travail moins onéreux. Rejet.* — *Procédure.* — *Doub e degré de juridiction : demande nouvelle. Rejet.* — *Expertise.* — *Frais partagés par moitié ; intérêts des intérêts.*

Vu la requête... pour le sieur Osson... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 7 août 1879, par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais lui a alloué seulement une indemnité de 10 562f,20 pour les modifications apportées à l'entreprise de la digue de la baie d'Authie, adjugée le 8 février 1873 ;

Ce faisant, attendu que les mesures coercitives dont les Ingénieurs l'ont frappé à tort ont porté à son crédit une atteinte grave; attendu que le conseil de préfecture a fait une appréciation insuffisante de l'indemnité due pour suppression de 10 298^{mc},20 d'enrochements prévus au devis; attendu que ledit conseil a rejeté à tort les indemnités demandées pour sujétions de main-d'œuvre résultant de la réduction du profil de la digue et de la substitution de talus à inclinaison fixe aux talus à pente naturelle que comportait le profil primitivement adopté; attendu enfin que, par suite des retards que les Ingénieurs ont fait subir au règlement de son entreprise, le solde de ladite entreprise, se montant à 4 800 francs, ne lui a été payé que le 13 avril 1876 et son cautionnement de 3 800 francs ne lui a été restitué que le 18 mars 1876, alors que les travaux étaient terminés depuis le 5 juillet 1874; condamner l'État à lui payer la somme de 24 865^{f},92 à titre d'indemnité pour les causes sus énoncées, avec intérêts à dater du 5 avril 1875, et intérêts des intérêts échus conformément à l'article 1154 du Code civil; dire que l'État devra lui tenir compte : 1° des intérêts à 5 p. 100 de la somme de 4 800 francs du 5 avril 1875 au 13 avril 1876; 2° des intérêts à 2 p. 100 de la somme de 3 800 francs du 5 avril 1875 au 18 mars 1876; condamner l'État en tous les dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que le sieur Osson n'établit pas que les prétendues mesures coercitives dont il se plaint aient eu pour effet de nuire à son crédit; que les chiffres par lui produits pour faire porter de 10 298^{f},20 à 16 580^{f},10 l'indemnité due pour enrochements supprimés ne sont nullement justifiés et que sur ce point les évaluations faites par le conseil de préfecture ont été très favorables à l'entrepreneur; que la réduction apportée au profil de la digue, et le changement de pente des talus n'ont eu pour résultat de lui imposer aucun surcroît de dépense, et que, enfin, la demande relative aux intérêts du solde de l'entreprise et du cautionnement constitue une demande nouvelle qui doit être rejetée comme non recevable, outre que, en fait, elle est mal fondée, les retards dont se plaint le sieur Osson ne pouvant être imputés qu'à lui-même; ensemble les rapports des Ingénieurs et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées;

Vu les nouvelles observations présentées pour le sieur Osson... par lesquelles le requérant déclare persister dans ses précédentes conclusions, par les motifs précédemment déduits et par le motif que les Ingénieurs, dans les rapports dont le Ministre s'est appro-

prié les motifs, n'ont ni infirmé ni même sérieusement contredit les allégations précises et détaillées du requérant, et se sont bornés à soutenir à tort que ses demandes étaient exagérées ; et conclut de nouveau à l'allocation des intérêts des intérêts échus ;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs, approuvées le 16 novembre 1866 et rendues applicables à l'entreprise du sieur Osson ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu l'article 1154 du Code civil ;

Sur les conclusions du sieur Osson tendant à l'allocation d'une indemnité de 5 000 francs en réparation du préjudice que lui auraient causé les mesures prises par l'Administration pour le contraindre à poursuivre les travaux de la digue de la baie d'Authie au delà de 800 mètres qui faisaient l'objet de son marché :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les mesures dont se plaint le requérant ont consisté seulement dans un arrêté préfectoral de mise en demeure qui n'a été suivi d'aucune mesure coercitive et que, si le requérant a délégué à son bailleur de fonds, par acte en date du 23 septembre 1875, le montant de sa créance sur l'État, il n'est pas pour cela établi que la contestation survenue en 1874 entre les ingénieurs et lui relativement à l'étendue de ses obligations ait pu avoir pour conséquence de porter atteinte à son crédit ;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a, conformément à l'avis de la majorité des experts, rejeté sur ce chef les conclusions du sieur Osson ;

Sur les conclusions tendant à faire porter à la somme de 16 580f,10 l'indemnité de 10 298f,20 allouée par le conseil de préfecture pour enrochements supprimés ;

Considérant que le requérant ne justifie pas que, en évaluant à 1 franc par mètre cube d'enrochements, payé rabais déduit, 4f,19 le bénéfice que lui auraient laissé la fourniture et la mise en place des 10 298mc,20 d'enrochements supprimés en exécution de l'ordre de service du 3 mars 1873, le conseil de préfecture ait fait une insuffisante appréciation des avantages que lui aurait effectivement procurés l'exécution du travail tel qu'il avait été prévu, et que, par suite, il n'est pas fondé à demander un supplément d'indemnité calculé à raison de 61 centimes par mètre cube ;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de 1 349f,02 pour sujétion de main-d'œuvre résultant des changements apportés par l'ordre de service du 3 mars 1873 au profil de l digue :

Considérant que c'est à tort que le requérant allègue que, pour comparer le profil prévu par le devis avec le profil réduit qui a été exécuté en vertu de l'ordre de service précité, les experts auraient dû attribuer au premier de ces profils une hauteur différente de celle que la digue a effectivement reçue; que, dès lors, il n'est pas fondé à soutenir, contrairement à l'avis unanime des experts et à l'arrêté attaqué, que les modifications apportées au profil de la digue ont eu pour effet d'en réduire notablement la section et de lui imposer ainsi un surcroît de dépense pour le déchargement et a mise en place utile des moellons;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de 1 672f,80 pour substitution de talus à inclinaison fixe aux talus naturels prévus par le devis:

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que la substitution de talus inclinés à raison de 1m,40 de base pour 1 mètre de hauteur aux talus inclinés à 45 degrés, a eu pour effet de rendre moins onéreux le travail de règlement des talus que, dans l'un et l'autre cas, l'entrepreneur était tenu d'exécuter aux termes de l'article 1er du bordereau des prix; que, dès lors, le sieur Osson n'est fondé à réclamer de ce chef aucune indemnité;

Sur les conclusions tendant à l'allocation: 1° des intérêts à 5 p. 100, du 5 avril 1875 au 13 avril 1876, d'une somme de 4 800 francs formant le solde de l'entreprise, et 2° des intérêts à 2 p. 100, du 5 avril 1875 au 18 mars 1876, d'une somme de 3 800 francs, montant du cautionnement :

Considérant que les conclusions dont il s'agit n'ont pas été soumises au conseil de préfecture et que le sieur Osson n'est pas recevable à les présenter directement devant le Conseil d'État;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste répartition des frais d'expertise en les partageant par moitié entre l'État et le sieur Osson;

Sur les intérêts des intérêts:

Considérant que, par sa requête enregistrée au secrétariat du contentieux le 17 janvier 1880, le sieur Osson a demandé les intérêts des intérêts de l'indemnité qui lui était due; que, à cette époque, il lui était dû plus d'une année d'intérêts, le conseil de préfecture ayant décidé que les intérêts de l'indemnité allouée au sieur Osson courraient à dater du 5 avril 1875; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts des sommes dues par l'État au sieur

Osson seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à son profit, à compter du 17 janvier 1880...(Les intérêts de l'indemnité de 10562f,20 allouée par l'arrêté du conseil de préfecture, capitalisés au 17 janvier 1880. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 484)

[27 mai 1881.]

Travaux publics. — Ville de Paris. — Construction de la halle aux cuirs. — Résiliation prononcée pour inexécution des clauses du cahier des charges; saisie du cautionnement à titre de dommages-intérêts. — (Sieur Maillard, syndic de la faillite de la Société de la halle aux cuirs de Paris contre ville de Paris.)

Vu la requête... pour le sieur Maillard agissant au nom et comme syndic de la faillite de la société anonyme de la Halle aux cuirs de Paris..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 mars 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a décidé que le Préfet de la Seine avait eu le droit de prononcer, par arrêté du 31 mars 1876, la résiliation de la concession faite le 29 mai 1863 au sieur Vaillant, à qui a succédé la société de la Halle aux cuirs, et de déclarer le cautionnement du concessionnaire acquis à la ville de Paris.

Ce faisant, attendu que c'est à tort, et par une fausse interprétation des dispositions du cahier des charges intervenu entre le concessionnaire et la ville de Paris, et notamment de l'article 13 dudit cahier, que l'arrêté attaqué a jugé que la résiliation de la concession et la confiscation du cautionnement prévues par ce texte pouvaient être encourues, parce que la société n'avait pas remboursé à la ville diverses créances dans lesquelles il avait plu à celle-ci de se substituer aux créanciers primitifs et n'avait point exécuté de suite certains travaux de réfection et d'assainissement ; que, par ce payement absolument volontaire, la ville avait perdu le bénéfice des articles 13 et 15 combinés, et que les travaux prescrits n'avaient point le caractère d'urgence qui leur était attribué par la ville ; qu'à supposer même que le Préfet de la Seine ait eu le droit de prendre un arrêté de résiliation et de confiscation, il ne pouvait, sans violer la maxime que nul ne peut s'enrichir aux dépens d'autrui, se payer de la créance de la ville sur le prix d'une vente dont le montant devait être distribué aux créanciers de la

faillite, sauf à la ville à faire valoir ses droits au moment de cette distribution, par ces motifs, et vu que les choses ne sont plus entières, ordonner la restitution du cautionnement et l'allocation de dommages-intérêts à fixer par état à la charge de la ville et condamner celle-ci aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu qu'aux termes des articles 1, 2, 13 et 15 combinés du cahier des charges, la résiliation et la confiscation du cautionnement pouvaient être prononcées du moment que la société ne justifiait point du payement des indemnités pour expropriation et des créances des entrepreneurs et fournisseurs ainsi que de l'exécution des travaux nécessaires de réfection et d'assainissement; que l'inexécution de ces conditions est manifeste et non déniée, d'ailleurs par la société; que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a jugé l'arrêté préfectoral du 31 mars 1876 pris à bon droit; qu'il y a donc lieu de rejeter purement et simplement le recours et condamner la faillite aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la résiliation :

Considérant que le requérant soutient que la résiliation a été prononcée en dehors des cas prévus par l'article 13 du cahier des charges, lequel n'autoriserait cette mesure que pour défaut de payement des indemnités d'expropriation et des sommes dues aux entrepreneurs et pour inexécution des travaux de réfection et d'assainissement jugés nécessaires au cours de l'entreprise;

Mais considérant que, pour autoriser la résiliation, l'article 13 exige uniquement qu'il y ait eu inexécution des clauses du cahier des charges; que la faillite ne rapporte pas la preuve exigée par les articles 1 et 2 d'un payement, fait à la décharge de la ville, ni des indemnités pour expropriation, ni des créances des entrepreneurs et fournisseurs, et qu'il est reconnu, au nom de la faillite, qu'elle est dans l'impossibilité de faire les fonds nécessaires pour les travaux de reconstruction à elle demandés et prévus par l'article 7; que, dans ces circonstances, il y a eu inexécution des conditions fixées par les articles précités, et que, par conséquent, la résiliation a été prononcée à bon droit;

Sur la demande en restitution du cautionnement :

Considérant que l'article 15 du cahier des charges dispose que, dans le cas où le concessionnaire encourrait la déchéance prononcée par l'article 13, son cautionnement resterait acquis à la ville à titre de dommages-intérêts;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que la condition sous laquelle le cautionnement pouvait être acquis à la ville s'est réalisée, et que, dès lors, l'attribution qui en a éte faite doit être maintenue... (Rejet avec dépens.)

(N° 485)

[3 juin 1881.]

Cours d'eau. — Algérie. — Association syndicale. — Dépenses d'entretien de travaux utiles à l'irrigation. — Répartition proportionnelle. — Régularité. — (Syndicat des eaux de l'Habra.) — *Une association syndicale, formée par la réunion de divers propriétaires qui ont acquis leurs terrains de l'État par voie d'adjudication publique, étant obligée, aux termes du cahier des charges de l'adjudication, de se conformer à tous les règlements pris dans l'intérêt des irrigations, et de supporter les dépenses d'entretien qui seraient déterminées par ces règlements, — décidé que le syndicat n'était pas fondé à demander la décharge d'une taxe imposée, en vertu d'un arrêté du Gouverneur général, pour le payement des dépenses d'entretien et de surveillance des barrages au moyen desquels se fait la distribution des eaux servant à l'irrigation, alors, d'ailleurs, que cette taxe est proportionnelle au volume d'eau attribué au syndicat.*

Vu la requête présentée pour le syndicat des eaux de l'Habra... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêt du 17 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture d'Oran a rejeté sa demande en décharge de la taxe de 276f,10 à laquelle il a été imposé pour l'entretien du barrage-réservoir établi en amont du village de Perrigaux sur l'Oued-Fergoug; — Ce faisant, attendu qu'il n'a aucun intérêt à l'existence du barrage-réservoir; qu'en effet, il recevait avant la construction de cet ouvrage un volume d'eau suffisant à ses irrigations au moyen du barrage de dérivation établi sur l'Habra en aval du village de Perrigaux; que, si l'arrêté préfectoral du 6 juillet 1871, qui a constitué le syndicat en association syndicale autorisée, a décidé dans son article 8 que le syndicat de l'Habra contribuerait aux dépenses d'entretien du barrage-réservoir, cette disposition serait entachée d'excès de pouvoirs et ne saurait être opposée au syndicat; qu'en vertu de leurs titres de propriété, les membres du syndicat ayant droit aux eaux dispo-

nibles de l'Habra, à la charge seulement de contribuer aux frais d'entretien du barrage de dérivation; qu'au surplus, le barrage-réservoir contient des malfaçons et des vices de construction tels que l'administration ne s'est pas encore déterminée à le remplir; que le syndicat de l'Habra s'est toujours refusé à participer à la réception de l'ouvrage; par ces motifs lui accorder la décharge demandée;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 6 juillet 1871 n'a pas été déféré à l'autorité supérieure dans le délai d'un mois fixé par l'article 13 de la loi du 21 juin 1865 ; qu'ainsi ses prescriptions sont devenues définitives et obligatoires pour le syndicat de l'Habra, lequel doit être tenu, dès lors, de contribuer aux dépenses d'entretien du barrage-réservoir de l'Oued-Fergoug... ;

Vu l'arrêté du Gouverneur général de l'Algérie du 23 août 1877 ;

Vu la loi du 16 juin 1851 sur la propriété en Algérie;

Vu la loi du 21 juin 1865 et le décret du 31 octobre 1866 ;

Considérant que l'association syndicale de l'Habra a été formée par la réunion de divers propriétaires qui ont acquis leurs terrains de l'État par voie d'adjudication publique; et qu'aux termes de l'article 22 du cahier des charges de l'adjudication, les adjudicataires devaient se conformer en général à toutes les dispositions règlementaires qui seraient prises dans l'intérêt des irrigations, conformément à la loi, et supporter les dépenses d'entretien qui seraient déterminées par les règlements;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les irrigations du syndicat de l'Habra se font au moyen de l'usage combiné tant du barrage-réservoir, établi en amont de Perrigaux que du barrage de dérivation situé en aval de ce village; que la taxe d'entretien de ces ouvrages, qui a été réclamée au syndicat, a été établie en exécution de l'arrêté pris le 23 août 1877 par le Gouverneur général de l'Algérie, en vue de régler soit le mode d'entretien et de surveillance des barrages, soit la distribution des eaux entre les divers participants; que le syndicat requérant n'allègue pas que la taxe à laquelle il a été soumis ne soit pas proportionnelle au volume des eaux qui lui ont été attribuées; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation... (Rejet.)

(N° 486)

[3 juin 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Usine antérieure à 1789. — Réglementation par le Préfet. — Recours contentieux. — (Sieur Pissevin.) — *Le droit de réglementer les usines dans un but d'utilité générale appartient aux Préfets même à l'égard des usines antérieures à 1789. — La disposition d'un arrêté préfectoral qui autorise le maintien en activité d'une usine antérieure à 1789 ne saurait être considérée comme entachée d'excès de pouvoirs, alors que le Ministre reconnait qu'elle n'a pas eu ni pour but, ni pour effet de contester à l'usine une existence légale antérieure audit arrêté. — L'arrêté préfectoral qui fixe la hauteur de la retenue et le mode d'établissement des vannes de décharge d'une usine, en vue de prévenir les inondations sous réserves des droits de l'usinier à la propriété du canal de dérivation de ses usines, ne contient pas un excès de pouvoirs. — La question de savoir si la modification du vannage de décharge est nécessaire pour assurer l'écoulement des eaux, n'est pas de nature à être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse.*

Vu la requête présentée pour le sieur Pissevin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — pour excès de pouvoirs, un arrêté du Préfet du Puy-de-Dôme du 6 mai 1878, modifié conformément aux prescriptions du Ministre des Travaux Publics du 18 novembre 1878, et portant règlement des usines qu'il possède sur une dérivation artificielle de la rivière de la Couze-Pavin ;

Ce faisant, attendu que ses usines dont l'existence est antérieure à 1789 sont alimentées par un canal artificiel dont il est propriétaire; que la réglementation attaquée a eu seulement pour but de faciliter le fonctionnement d'un lavoir communal établi sur le canal d'amenée, par suite d'une simple tolérance de sa part ; que l'article 1er de l'arrêté en autorisant le sieur Pissevin à maintenir ses usines, a prononcé une autorisation dont le requérant n'avait pas besoin, puisque ses usines ont une existence légale, et qu'il renferme ainsi un excès de pouvoirs; que l'arrêté n'avait pas le droit de fixer la hauteur de la retenue et les dimensions des vannes de décharge, alors que les usines ont fonctionné depuis un temps immémorial sans causer aucune inondation ni faire courir aucun danger aux habitants ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics (dans le sens de l'arrêt);

Vu la loi du 22 décembre 1789, l'instruction législative des 12-20 août 1790, la loi des 28 septembre, 6 octobre 1791 et le décret du 25 mars 1852;

Considérant qu'aux termes de la loi du 22 décembre 1789, de l'instruction législative des 12-20 août 1790 et de la loi des 28 septembre, 6 octobre 1791, l'administration a le droit de régler, dans un but d'utilité générale et pour assurer le libre écoulement des eaux, le régime des moulins et usines établis sur les rivières, et que ce droit s'applique aussi bien aux moulins existant avant 1789 qu'à ceux dont l'établissement est postérieur à cette date;

Considérant que par l'article 1er de l'arrêté attaqué, le Préfet du Puy-de-Dôme a autorisé le sieur Pissevin à maintenir ses usines en activité; que le requérant soutient avec raison que ses usines établies avant 1789 ont une existence légale qui les dispense d'autorisation;

Mais considérant que le Ministre des Travaux Publics reconnaît que cette disposition n'a pas eu pour but et ne peut avoir pour effet de contester aux usines du requérant une existence légale antérieure audit arrêté; que, dès lors, elle ne peut être considérée comme entachée d'excès de pouvoirs;

Considérant d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté attaqué en fixant la hauteur de la retenue et le mode d'établissement des vannes de décharge a eu seulement pour objet, sans porter atteinte au droit de propriété que le sieur Pissevin prétendrait avoir sur le canal de dérivation de ses usines et sous réserve de tous ses droits, de prévenir les inondations dont s'étaient plaints le conseil municipal et les habitants de Saint-Floret qu'ainsi, il a été pris dans l'intérêt général de l'écoulement des eaux et de la salubrité et dans les limites des pouvoirs qui sont attribués à l'Administration par les lois ci-dessus visées;

Considérant d'ailleurs, que la question de savoir si la modification du vannage de décharge était nécessaire pour assurer l'écoulement des eaux, n'est pas de nature à être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse... (Rejet.)

(N° 487)

[3 juin 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Terrain comprenant plusieurs espèces de matériaux. — Exploitation de l'une d'elles seulement. — Prix de matériaux. — Dommages accessoires. — Arbres. — (Compagnie des chemins de fer du Nord contre commune de Lapugnoy.) — *L'exploitation d'un terrain, par un entrepreneur locataire, constitue une carrière ouverte dans le sens de la loi de 1807 (*). — Un terrain, qui est exploité au moyen de l'extraction d'une seule espèce de matériaux (cailloux) ne doit pas être considéré comme carrière ouverte au point de vue des matériaux d'une autre nature (sable et grès) qui peuvent s'y rencontrer (**). — Prix des matériaux extraits établi d'après celui payé à l'entrepreneur sous déduction de la somme représentant le montant de son bénéfice. — Le propriétaire d'une carrière qui reçoit le prix des matériaux extraits n'a pas droit à une indemnité spéciale pour la privation de la jouissance et perte des récoltes (***). — Mais il a droit à la valeur des arbres détruits lorque tel est l'usage local (****). — Procédure. — Prétendue chose jugée résultant d'un arrêté interlocutoire. Rejet ; les conclusions du pourvoi sont dirigées tant contre l'interlocutoire que contre la décision au fond.*

Vu la requête pour la compagnie des chemins de fer du Nord..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil

(*-**) Le pourvoi soutenait qu'il n'y a carrière en exploitation dans le sens de la loi qu'autant que le propriétaire de la carrière l'exploite par lui-même ou par un représentant avec participation aux bénéfices. Mais, disait-il, dans l'espèce la commune a seulement loué une partie de son terrain pour en faire l'extraction des cailloux moyennant un prix fixe arrêté d'avance ; elle n'exploite ni directement ni indirectement. Le seul préjudice qu'elle puisse souffrir serait la perte de son prix de location et par suite le prix des matériaux ne doit pas être payé. Subsidiairement le pourvoi ajoutait que, le bail fait par la commune ne parlant que des cailloux, il n'y avait pas à tenir compte de la valeur des autres matériaux rencontrés (sables et grès), dont l'existence d'ailleurs n'avait été révélée, ajoutait-il, que par suite de l'exploitation faite par la compagnie du Nord.

Voir Aucoc, *Conférences*, t. II, p. 456, n° 177. — Tables générales *des arrêts du Conseil d'État* 1849-1859, p. 627 ; — 1859-1874, t. II, p. 633 et suiv. ; — Arrêts, 23 juin 1876, Villenave, *Annales* 1878, p. 668 ; 11 janvier 1878, Cordier, *Annales* 1879, p. 23.

(***-****) Voir Table générale 1859-1874, t. II, p. 637 ; — Aucoc, *Conférences*, t. II, p. 458, n° 778.

de préfecture du Pas-de-Calais, du 5 avril 1879, rendu à la suite d'un arrêté interlocutoire du 17 février 1877, et qui a condamné la compagnie requérante à payer à la commune de Lapugnoy, une somme de 102 750 francs, pour occupation temporaire d'un terrain appartenant à ladite commune et extraction de matériaux;

Ce faisant, attendu que les carrières occupées n'étaient pas en état d'exploitation avant la prise de possession par la compagnie, qu'en tous cas le bail consenti à un locataire ne concernait que l'extraction des cailloux et non celle du sable et du grès; qu'en ce qui touche les quantités de ces matériaux extraites par la compagnie requérante et les prix à leur attribuer, les appréciations du tiers-expert sont empreintes d'exagération; qu'en tous cas, il n'y avait pas lieu de cumuler avec l'indemnité relative à la valeur des matériaux, une indemnité pour privation de jouissance et dépréciation du sol; décharger la compagnie du Nord des condamnations poursuivies contre elle, subsidiairement réduire à 20 509 francs suivant l'évaluation de son expert, l'indemnité à la charge de la compagnie; plus subsidiairement réduire ladite indemnité à 21 358f,37 dans laquelle somme les cailloux et graviers seront compris pour 16 874f,80; très subsidiairement, retrancher de l'indemnité allouée les sommes afférentes aux dommages causés à la surface, et condamner la commune de Lapugnoy aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de Lapugnoy..., tendant au rejet de la requête avec dépens par les motifs qu'il y a chose jugée par l'arrêté du conseil de préfecture du 17 février 1877, sur la question de savoir s'il y avait une carrière en exploitation; qu'au fond l'exploitation résultait du bail consenti au sieur Morienne, dont les recherches ont mis au jour non seulement des graviers, mais du sable et des grès; que les prix alloués par le conseil de préfecture conformément à l'avis du tiers-expert sont les prix courants du pays, déduction faite des frais ordinaires d'exploitation; que le cumul d'une indemnité pour dommage avec le payement de la valeur des matériaux se justifie par l'usage du pays d'après lequel le carrier tient compte au propriétaire de la valeur des arbres;

Vu les articles 55 et 56 de la loi du 16 septembre 1807;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la fin de non recevoir tiré de ce que l'arrêté interlocutoire, du 17 février 1877, aurait définitivement statué sur la question de savoir s'il y avait carrière en exploitation :

Considérant que les conclusions du recours formé par la compagnie du Nord, sont dirigées, tant contre l'arrêté interlocutoire

du 17 février 1877, que contre l'arrêté du 5 avril 1879 ; qu'il suit de là que la commune de Lapugnoy, n'est pas fondée à soutenir que la nature des terrains fouillés et des matériaux extraits a été définitivement fixée par une décision passée en force de chose jugée ;

Au fond :

En ce qui concerne l'indemnité allouée à la commune pour la valeur des cailloux extraits par la compagnie ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'antérieurement à l'occupation par la compagnie, la commune de Lapugnoy, exploitait les cailloux contenus dans son bois communal ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la valeur des matériaux de cette catégorie lui est due ;

Considérant que la compagnie n'établit pas qu'en adoptant les évaluations du tiers-expert le conseil de préfecture a fait une inexacte appréciation des quantités extraites ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, de l'estimation du prix fait par le tiers expert et adoptée par le conseil de préfecture il y a lieu de déduire 0f,25 par mètre cube, somme pour le montant de laquelle le bénéfice de l'entrepreneur est compris dans le prix courant de ces matériaux ; qu'ainsi il sera fait une juste appréciation en fixant à 59 743 francs la valeur des cailloux ;

En ce qui concerne les indemnités allouées à la commune pour la valeur du sable et des grès :

Considérant que la commune de Lapugnoy, n'avait pas établi que le sable et les grès renfermés dans son terrain eussent été l'objet d'aucune exploitation antérieure ; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture lui a alloué une indemnité calculée à raison de la valeur desdits matériaux ;

Considérant qu'il y a lieu en conséquence de substituer aux indemnités de 18 934 francs pour prix du sable et de 2 460 francs pour prix des grès, accordées par le conseil de préfecture, une indemnité correspondant à l'aggravation de préjudice causée à la commune par la dépréciation du sol et la privation de jouissance provenant de l'extraction de ces matériaux ; et qu'il sera fait une juste appréciation en fixant cette indemnité à 5 000 francs ;

En ce qui concerne les indemnités allouées à la commune pour privation de jouissance et perte de récoltes :

Considérant d'une part que la commune de Lapugnoy, ne peut recevoir en même temps le prix des cailloux extraits de son terrain et une indemnité à raison de l'occupation du même terrain ; qu'ainsi

c est à tort que le conseil de préfecture lui a alloué de ce chef diverses indemnités s'élevant ensemble à 4 474 francs;

Mais considérant, d'autre part, qu'il y a lieu, conformément aux usages locaux de tenir compte à la commune de la valeur des arbres détruits, laquelle a été fixée par le tiers-expert à 172 francs;

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts des sommes que la compagnie aurait indûment versés à la commune :

Considérant que la compagnie du Nord ne justifie d'aucun payement fait à la commune et n'en établit pas la date, que dès lors, il n'y a pas lieu de statuer sur ladite demande...(Arrêtés annulés. La compagnie payera à la commune : 1° 59 743 francs pour prix des cailloux; 2° 5 000 francs pour dépréciation du sol résultant de l'enlèvement; 3° 172 francs pour valeur des arbres; avec intérêts du jour de la demande. Commune condamnée aux dépens. Surplus des conclusions des parties rejeté.)

(N° 488)

[3 juin 1881.]

Travaux publics. — Dommage. — Carrière en exploitation. — Chemin de fer. — Interdiction d'exploiter. — Indemnité due. — Compétence. — (Compagnie du Chemin de fer du Nord contre sieur Péretmère.) — *L'interdiction par le Préfet de poursuivre, dans la zone de protection d'un chemin de fer et des voies publiques déplacées par suite de sa construction, l'exploitation d'une carrière qui était en pleine activité lors de l'ouverture de la ligne, peut donner droit à indemnité, alors même que l'exploitation n'aurait pas été commencée dans la zone de garantie au moment où le terrain a été grevé de la servitude de non exploitation* (*). — *Le conseil de préfecture est compétent pour régler cette indemnité.*

(*) Voir *suprà*, 18 mars 1881, Ministre des Travaux Publics, *Annales* 1882, p. 840 et les renvois; — 24 février 1870, chemin d'Orléans; 16 février 1878, chemin de Lyon. *Annales* 1871, p. 492 et 1879, p. 56. — Dans l'espèce, le pourvoi, en invoquant l'autorité de M. Aucoc (*Conférences*, t. III, n° 1401), prétendait qu'en admettant que l'interdiction d'exploiter dans la zone de protection pût ouvrir un droit à indemnité, ce n'était qu'autant que l'exploitation était déjà commencée dans cette zone, au moment de l'interdiction, ce qui n'existait pas dans l'espèce; que si, en effet, l'interdiction intervenait avant que l'exploitation fût commencée dans cette zone, elle ne créait, pour cette zone, qu'une

Vu la requête..., pour la compagnie du chemin de fer du Nord..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 avril 1879, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a ordonné une expertise sur la demande en indemnité formée contre ladite compagnie par le sieur Péretmère, à raison du dommage résultant pour ce dernier de l'interdiction de poursuivre l'exploitation d'une carrière dans la commune de Méry-sur-Oise, dans les parties comprises dans les zones de protection du chemin de fer d'Ermont à Valmondois, et d'un chemin vicinal déplacé par suite des travaux de construction de cette ligne ;

Ce faisant, attendu que l'interdiction qui a été faite au sieur Péretmère de poursuivre l'exploitation de sa carrière dans les zones de protection de la ligne de fer et du chemin vicinal ci-dessus relatés, n'a été que la conséquence de l'application à la carrière d'une servitude établie par la loi et résultant de la nature des lieux; que, dans ces circonstances, cette interdiction n'était pas de nature à ouvrir au sieur Péretmère un droit à indemnité contre la compagnie du Nord ; que, dans tous les cas, en ce qui touche le chemin vicinal appartenant à la commune de Méry, c'était contre cette commune que ladite demande aurait dû être dirigée ; qu'enfin, en ce qui touche le dommage résultant de ce que des parties de la carrière seraient enclavés entre la ligne de fer et le chemin vicinal, ce dommage a été compris dans une indemnité fixée par le jury lors des travaux de construction de la ligne ; rejeter dès à présent la demande en indemnité formée par le sieur Péretmère contre la compagnie avec tous dépens de première instance et d'appel ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Péretmère..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours de la compagnie du Nord, avec dépens, attendu que la carrière exploitée par le sieur Péretmère était en pleine exploitation lors de la construction du chemin de fer ; que l'interruption imposée à cette exploitation par suite de la construction de la ligne constitue un dommage dont la compagnie doit réparation au sieur Péretmère, et pour lequel du reste les réserves les plus expresses ont été faites devant le jury lors de l'indemnité d'expropriation qui a été allouée au

---

servitude d'utilité publique qui devait s'établir sans indemnité. La décision rapportée repousse cette distinction, puisqu'elle reconnaît le droit à indemnité, bien que l'exploitation n'eût pas encore porté, au moment de l'interdiction, sur la zone frappée de servitude.

propriétaire de la carrière pour des parcelles dont il était dépossédé ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 3 mai 1841 ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 et les arrêts du Conseil des 14 mars 1741 et 5 avril 1772 ;

Considérant que si devant le jury d'expropriation le sieur Péretmère réclamait et a obtenu une indemnité, tant à raison des parcelles de la carrière qu'il exploitait qui ont été prises pour la construction du chemin de fer d'Ermont à Valmondois, que pour l'ensemble des dommages se rattachant à ladite expropriation et comprenant notamment la difficulté d'exploiter les parcelles enclavées, il résulte de l'instruction, et la compagnie du chemin de fer du Nord ne conteste pas qu'il a fait des réserves expresses en ce qui concerne l'indemnité qui pourrait lui être due relativement au dommage que lui fait éprouver l'interdiction, résultant des arrêts du Conseil des 14 mars 1741 et 5 avril 1772, et de la loi du 15 juillet 1845, d'exploiter sa carrière dans les parcelles comprises dans les zones de protection de la voie ferrée, ensemble des voies publiques qui ont été déplacées par suite des travaux de construction du chemin de fer ;

Considérant que, par un arrêté du 20 juillet 1877, le Préfet de Seine-et-Oise a prescrit au sieur Péretmère de ne point poursuivre l'exploitation de sa carrière dans les parcelles comprises dans les zones de protection de la ligne ferrée d'Ermont à Valmondois, et du chemin vicinal de Méry à Frépillon, détourné par suite des travaux de construction de la voie ferrée ;

Considérant que la carrière exploitée par le sieur Péretmère était en pleine exploitation à l'époque où a été construite la ligne d'Ermont à Valmondois ; que, dès-lors, la compagnie du chemin de fer du Nord n'est pas fondée à soutenir que ledit sieur Péretmère n'est pas recevable à réclamer une indemnité à raison du préjudice qui résulterait pour lui de l'interdiction prononcée par l'arrêté ci-dessus mentionné ;

Considérant qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a prescrit qu'il sera procédé à une expertise, laquelle aura pour objet, ainsi qu'il est décidé par l'arrêté attaqué, d'apprécier les dommages causés au sieur Péretmère, et résultant exclusivement de l'interdiction d'exploiter sa carrière dans les parcelles faisant partie de la zone de protection de la ligne de fer et du chemin détourné de Méry à Frépillon, tant d'ailleurs enclavées que non enclavées entre lesdites voies... (Rejet avec dépens.)

(N° 489)

[3 juin 1881.]

Travaux publics. — Dommage direct et matériel. — Diminution du nombre et des facilités d'accès d'un hôtel. — Indemnité. — Intérêts du jour de la demande. — Rejet de la demande en capitalisation d'intérêts dus pour moins d'une année. — (Sieur Serres contre le département des Landes.) — *Décidé que les travaux exécutés pour la construction de la rampe d'un pont avaient eu pour effet de mettre la maison du réclamant en contre-bas du sol de la voie publique et de diminuer le nombre et la facilité de ses accès, et qu'il en était résulté un dommage à raison duquel il était dû une indemnité. — Appréciation de l'indemnité* (*).

Vu la requête... pour le sieur Serres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 4 juillet 1878, par lequel le conseil de préfecture du département des Landes a rejeté sa demande d'indemnité ;

Ce faisant, attendu que l'établissement d'une rampe, conduisant de la place du Sablar à la route départementale n° 2, a fait subir un préjudice à la maison du requérant, connue sous le nom d'Hôtel de France ; que par l'effet de ce travail public les accès de sa propriété ont été rendus impossibles ou difficiles et qu'il en est résulté un dommage direct et matériel ; lui accorder, à titre d'indemnité, la somme de 15 000 francs avec les intérêts et les intérêts des intérêts, et condamner le département des Landes aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département des Landes... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours, attendu que le préjudice, provenant de la déviation de la route départementale n° 2 et de la construction d'un nouveau pont sur l'Adour, ne constitue pas un dommage direct et matériel et ne peut donner lieu à aucune indemnité, et subsidiairement fixer à 1 200 francs l'indemnité due au requérant et le condamner aux dépens ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

(*) Voir 27 juin 1865, département des Landes, *Annales* 1866, p. 8, un arrêt rendu à l'occasion de l'exécution du même pont.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés pour la construction de la rampe du nouveau pont de Dax ont eu pour effet de mettre la maison du sieur Serres en contre-bas du sol de la voie publique et de diminuer le nombre et la facilité de ses accès ; qu'il en est résulté pour ce propriétaire un dommage à raison duquel il est fondé à réclamer une indemnité ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de mettre à la charge du département des Landes la réparation du préjudice souffert, et qu'en allouant au requérant une indemnité de 4 200 francs il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire ;

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le requérant ne justifie pas avoir demandé les intérêts de la somme qui lui est due avant le 12 août 1878 ; que, dès lors, il y a lieu de les lui allouer à partir dudit jour ;

Considérant qu'à la même date il a demandé les intérêts des intérêts ; mais que les intérêts ne lui étant pas dus depuis plus d'une année, il n'y a pas lieu de lui allouer les intérêts des intérêts... (Arrêté annulé. Le département paiera au sieur Serres la somme de 4 200 francs, avec les intérêts du 12 août 1878 et dépens, les frais d'expertise et de tierce expertise. Surplus des conclusions du sieur Serres rejeté.)

(N° 490)

[3 juin 1881.]

Travaux publics. — Dépossession ; compétence. — Dommage éventuel. — (Sieur Gauthier contre département des Pyrénées-Orientales.) — *La simple éventualité d'un dommage consistant dans l'aggravation des risques d'inondation pouvant résulter de la diminution de la section d'un canal ne suffit pas pour ouvrir dès à présent un droit à indemnité. — Dommages causés par l'irruption des eaux : aggravation imputée à tort à l'établissement du remblai d'une route départementale. — Propriétaire prétendant que la reconstruction d'un pont mettant son immeuble en communication avec une route, a été rendue nécessaire par les travaux que le département a fait exécuter sur ladite route, et demandant que les frais de reconstruction soient mis à la charge de celui-ci. Allégation non justifiée. Rejet. — Destruction d'arbres situés sur le talus d'une route : demande d'indemnité; rejet : le réclamant ne justifie pas en*

être le propriétaire. — Ceps de vignes arrachés ou enfouis par l'établissement d'un chemin de service pendant l'exécution des travaux; indemnité. — Dépens : répartition : un sixième à la charge du défendeur. — Le conseil de préfecture est absolument incompétent pour statuer sur une demande d'indemnité fondée sur la dépossession d'une partie de propriété.

Vu la requête... pour le sieur Gauthier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté, du 25 juillet 1878, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales ne lui aurait alloué qu'une indemnité insuffisante pour les dommages causés à sa propriété, sise dans la commune de Pezilla, par la construction de la route départementale n° 1 ;

Ce faisant, condamner le département des Pyrénées-Orientales à payer au requérant, indépendamment des indemnités déjà allouées : 1° pour rétrécissement d'un canal d'irrigation par suite de l'établissement de perrés, la somme de 2 000 francs ; 2° pour reconstruction d'une partie du mur de clôture de son jardin et réparation de dommages causés par l'irruption des eaux, depuis l'exécution du remblai de la route la somme de 1 000 francs ; 3° les frais de surélévation de la voûte d'un pont donnant accès de l'ancien chemin remplacé par la route, à sa propriété ; 4° pour arrachage d'arbres plantés sur le talus de l'ancien chemin, la somme de 58 francs ; 5° pour la perte de dix-neuf ceps de vigne arrachés ou enfouis lors de la construction d'un chemin provisoire, la somme de 38 francs ; le tout avec intérêts et dépens, y compris les frais d'expertise ;

Vu le mémoire en défense présenté par le Préfet des Pyrénées-Orientales... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que le sieur Gauthier ne justifie d'aucun dommage imputable au département, en dehors de ceux pour lesquels le conseil de préfecture lui alloue une indemnité... ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu l'article 1153 du Code civil ;

En ce qui concerne le rétrécissement du ravin ou canal bordant la route :

Considérant, que si le sieur Gauthier se croit fondé à prétendre que les travaux exécutés pour l'établissement de la route départementale n° 1 ont eu pour conséquence de le déposséder d'une partie de sa propriété, ce n'est pas devant la juridiction administrative qu'il peut porter sa réclamation ; que, s'il entend simplement soutenir que ces travaux ont diminué la section du canal et

augmenté ainsi les risques d'inondation pour sa propriété, il n'allègue aucun dommage qui aurait été la conséquence de ce fait, et que la simple éventualité d'un dommage de cette nature ne peut, en l'état, ouvrir en sa faveur un droit à indemnité ;

En ce qui concerne les dommages que le requérant aurait éprouvés par suite de l'irruption des eaux, depuis l'établissement du remblai de la route :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la propriété du sieur Gauthier était, avant la construction de la route, exposée, comme les propriétés voisines, a souffrir des inondations ; que le requérant n'établit pas et qu'il ne résulte d'aucune pièce du dossier que les dommages qu'il aurait éprouvés en 1873 aient été aggravés par l'établissement en remblai de la route ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sur ce point sa réclamation ;

En ce qui concerne les frais de reconstruction du pont mettant la propriété du sieur Gauthier en communication avec la route :

Considérant que le requérant n'établit pas que cette reconstruction ait été rendue nécessaire par les travaux exécutés par le département des Pyrénées-Orientales ; que, dès lors, il n'est pas fondé à soutenir que le département doit en supporter les frais ;

En ce qui concerne la valeur des arbres arrachés pour la construction du perré :

Considérant qu'il n'est pas contesté que ces arbres étaient plantés sur le talus formant une dépendance de l'ancien chemin de Pezilla, et que, si le sieur Gauthier soutient qu'il en était propriétaire, il ne fournit aucune preuve à l'appui de cette allégation ; qu'il n'est donc pas fondé à en réclamer la valeur ;

En ce qui concerne la valeur de dix-neuf ceps de vigne détruits par suite de l'établissement d'un chemin provisoire :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ceps de vigne dont s'agit ont été arrachés ou enfouis pour l'établissement d'un chemin de service pendant l'exécution des travaux ; que, dans ces circonstances, le requérant est fondé à en réclamer la valeur, et qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité à laquelle il a droit en la fixant à 38 francs avec intérêts à partir du 11 décembre 1878, date de la demande qu'il en a faite... (Le département payera une indemnité de 38 francs avec intérêts à partir du 11 décembre 1878. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Gauthier rejeté. Masse des dépens à la

charge du département pour un sixième et du sieur Gauthier pour le surplus.)

(N° 491)

[17 juin 1881.]

Travaux publics. — Décompte. — Matériel pris en charge au début de l'entreprise et remis à l'État à son expiration. — (Sieurs Bauquin et Maufra.) — *Estimation faite par les experts conformément au devis, demande d'augmentation de prix non justifiée; supplément d'expertise devenu impossible : rejet. — Evaluation de deux gabares déclarées par les experts inférieure à leur valeur réelle : augmentation du prix par le Conseil d'État. — Intérêts du jour de la demande; capitalisation.*

Vu la requête... pour les sieurs Bauquin et Maufra... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 février 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a rejeté leur réclamation tendant à l'allocation de diverses sommes pour plus value du matériel par eux pris en charge au début de l'entreprise et remis à l'État à son expiration, solde de travaux et restitution du cautionnement;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture s'est fondé sur l'estimation du matériel faite par les experts en 1872 et 1877; mais que ces deux expertises contiennent des erreurs manifestes et doivent être tenues pour non avenues; allouer aux requérants pour plus value du matériel justifiée par les dépenses de réparations et d'améliorations et les acquisitions d'engins nouveaux régulièrement autorisées qu'ils ont faites et qui ne sont pas contestées, la somme de 56 405 francs, en outre 5 000 francs restant à payer pour solde de travaux, et 5 000 francs, montant du cautionnement, avec intérêts à dater du 31 décembre 1876, intérêts des intérêts dépens et subsidiairement, ordonner un supplément d'expertise;

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics, tendant au rejet);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche l'estimation des deux gabares à clapets qui ont été rétrocédées à l'État, par les sieurs Bauquin et Maufra, en 1870 et dont la valeur a été fixée à 8 000 francs, plus 700 francs pour accessoires divers par le procès-verbal d'expertise du 2 mai 1872;

Considérant que les experts, qui n'avaient pour mission que d'apprécier en fait la valeur des engins soumis à leur examen, ont proposé de fixer la valeur des deux gabares à clapets rétrocédées à l'État par les entrepreneurs à 8 000 francs, plus 700 francs pour accessoires divers, tout en déclarant que ces engins ont, à leur avis, une valeur très supérieure et en se fondant en droit sur une référence, d'ailleurs inexacte, à l'estimation primitive du matériel ; qu'il n'y a lieu, dans ces circonstances, de s'arrêter à l'évaluation des experts, mais qu'il résulte de l'instruction que la valeur des deux gabares dont il s'agit sera équitablement fixée à 12 000 francs, plus 700 francs pour accessoires divers faisant ressortir un excédant de 4 000 francs au profit des sieurs Bauquin et Maufra, pour venir en déduction des sommes qui leur sont réclamées en fin d'entreprise pour moins value du matériel;

En ce qui touche l'estimation du surplus du matériel en fin d'entreprise :

Considérant que le procès-verbal de l'expertise du 2 février 1877 constate que les experts, chargés d'évaluer le matériel en fin d'entreprise ont évalué d'un commun accord tous les objets dont le matériel se compose à des estimations faisant ressortir une somme totale de 115 929f,74; que cette expertise a eu lieu conformément à l'article 4 du devis de l'entreprise qui porte qu'il sera procédé contradictoirement avec l'entrepreneur à deux estimations du matériel, l'une au moment de la remise dudit matériel à l'entrepreneur et l'autre à l'expiration du bail, et que la moins-value, s'il y en a, sera supportée par l'entrepreneur ;

Considérant, d'une part, que les sieurs Bauquin et Maufra se bornent à contester les chiffres des évaluations admises d'un commun accord par les deux experts, mais qu'ils n'apportent pas de justifications suffisantes à l'appui de leurs conclusions pour qu'il soit possible de substituer aux chiffres desdites évaluations une estimation différente ; que, d'autre part, un supplément d'expertise ne pourrait aujourd'hui fournir de constatations utiles ; qu'il n'y a lieu, dès lors, de faire droit aux conclusions des requérants tendant à faire modifier l'estimation de leur matériel en fin d'entreprise ou à un supplément d'expertise ;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que les sieurs Bauquin et Maufra auront droit aux intérêts des sommes qu leur resteraient dues par l'État d'après leur compte modifié partiellement par la présente décision, à partir du 8 mai 1878, jour où il en ont fait la demande, et aux intérêts desdit intérêts à partir du 9 juillet 1879, jour où ils ont fa la

demande des intérêts des intérêts, lesquels étaient, à cette date, dus depuis plus d'une année... (Le compte de l'entreprise sera modifié en ce que la valeur des deux gabares rétrocédées à l'État en 1870, avec accessoires divers, sera portée de 8 700 francs à 12 700 francs, faisant ressortir une différence de 4 000 francs au profit des sieurs Bauquin et Maufra. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes restant dues par l'État du 8 mai 1878 et intérêts desdits intérêts du 9 juillet 1879. Surplus de la requête rejeté. Dépens mis à la charge de l'État.)

(N° 492)

[17 juin 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Inondation aggravée par les travaux d'un pont. — Intérêts du jour de la demande. — (Compagnie des Chemins de fer du Midi contre sieur Combet et autres.) — *Lorsque les dommages causés par un cas de force majeure (dans l'espèce, une crue exceptionnelle de l'Hérault), ont été notablement aggravés aux abords d'un pont, par suite de la modification apportée dans le régime des eaux de la rivière par l'établissement du pont et des remblais insubmersibles qui l'accompagnent, la compagnie du chemin de fer qui a construit le pont est avec raison déclarée responsable de l'aggravation du préjudice. — Expertise rendue nécessaire par le refus de réparer le dommage; frais à la charge de l'auteur du dommage.*

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne... tendant à ce qu'il plaise annuler deux arrêtés, des 14 août et 20 novembre 1878, le dernier rejetant l'opposition formée contre le premier par la compagnie; par lesquels le conseil de préfecture de l'Hérault a condamné ladite compagnie à payer aux sieurs Combet et autres, propriétaires, diverses indemnités s'élevant à la somme totale de 40 140 francs, en réparation des dommages qui auraient été causés à leurs propriétés, lors de l'inondation de 1875, par le pont et les remblais insubmersibles sur lesquels le chemin de fer de Montpellier à Paulhan traverse la vallée de l'Hérault;

Ce faisant, attendu que la crue de 1875 a constitué un événement de force majeure; que la compagnie ne saurait donc en être rendue responsable que dans le cas où il y aurait eu une faute ou

une erreur commise par elle, et qu'il n'est pas même allégué qu'il y ait eu de sa part imprévoyance dans le mode d'établissement du pont et des levées insubmersibles de la vallée de l'Hérault; que, dès lors, aucun des dommages qui ont été causés aux propriétés voisines de la rivière ne saurait être mis à sa charge : que, dans tous les cas, c'est à tort que le conseil de préfecture lui a imposé la réparation de la totalité du préjudice subi; qu'en effet, sans le pont de Paulhan, la crue de 1875 aurait également causé des ravinements et des ensablements dans la partie de la vallée où sont situées les propriétés des réclamants ; qu'en admettant que le pont ait aggravé les dommages, la compagnie ne peut être tenue de les réparer que dans la mesure de cette aggravation; qu'enfin le conseil de préfecture a alloué à certains propriétaires des indemnités supérieures à la valeur même de leurs terrains; dire que la compagnie n'était tenue de la réparation d'aucun dommage; condamner les sieurs Combet et autres à restituer à la compagnie les sommes qu'ils auraient indûment reçues avec intérêts du jour du payement: subsidiairement, déduire du montant des indemnités mises à la charge de la compagnie la réparation des dommages dus à des causes indépendantes de ses travaux, suivant les propositions de son expert, ou tout au moins ordonner un complément d'expertise sur la question de savoir si les dégradations n'ont pas été causées en 1875 en des points où l'action des ouvrages du chemin de fer ne pouvait se faire sentir; appliquer au règlement des indemnités le mode d'évaluation adopté par l'expert de la compagnie; condamner les sieurs Combet et autres aux frais d'expertise et aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Combet et autres... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que la dame Romieu a déclaré au cours des opérations d'expertise accepter le chiffre de l'indemnité proposée en sa faveur par l'expert de la compagnie, que par suite de cet accord le recours de la compagnie, en tant qu'il est dirigé contre la dame Romieu, doit être déclaré non recevable; qu'à l'égard des autres propriétaires, ledit recours doit être rejeté comme mal fondé, attendu qu'il résulte du rapport du tiers expert que l'établissement du pont de Paulhan et des levées insubmersibles qui lui font suite a été la seule cause des dommages dont il a été demandé réparation devant le conseil de préfecture, que, dès lors, ces dommages devaient être mis pour le tout, à la charge de la compagnie, que le conseil de préfecture a, d'ailleurs, en fixant le chiffre des indemnités, fait une juste appréciation du préjudice subi; et, d'autre

part, à ce que les sommes dues par la compagnie aux héritiers du sieur Bringuier, à la date du 23 juin 1879, portent intérêts à leur profit à partir dudit jour;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Vu l'article 1153 du Code civil;

Sur les conclusions tendant à faire décider que la compagnie du Midi ne saurait être rendue responsable d'aucun des dommages causés par l'inondation de 1875 aux propriétés voisines du pont du Paulhan :

Considérant qu'il a été reconnu par tous les experts que les dommages qui auraient été causés aux propriétés voisines de l'Hérault par la crue exceptionnelle de cette rivière, dans le cours du mois de septembre 1875, ont été notablement aggravés, aux abords du pont de Paulhan, par suite de la modification apportée par l'établissement dudit pont et des remblais insubmersibles qui l'accompagnent, dans le régime des eaux de la rivière ; que, dès lors, la compagnie requérante était tenue d'indemniser les propriétaires des terrains inondés, dans la mesure où s'est produite à leur égard ladite aggravation;

En ce qui concerne l'appréciation des dommages et le chiffre des indemnités :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de la nature et de l'importance des dommages qui devaient être mis à la charge de la compagnie; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin d'ordonner un complément d'expertise, il y a lieu de maintenir à cet égard l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise a été rendue nécessaire par le refus de la compagnie requérante de réparer des dommages qui avaient été causés par son fait; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise à la charge de ladite compagnie;

Sur la demande d'intérêts formés par les héritiers du sieur Bringuier :

Considérant qu'il y a lieu, par application de l'article 1153 du Code civil de faire droit à cette demande... (Rejet. Intérêts alloués du 23 juin 1879. Compagnie condamnée aux dépens.)

(N° 493)

[17 juin 1881.]

Voirie (grande). — Rivières navigables. — Palissade établie et arbres plantés sur la propriété du requérant à la distance de plus de 3m,25 *(réservée pour le contre-halage) à partir du mur de soutènement extérieur d'une plate-forme placée au-dessus du niveau des plus hautes eaux de la Saône, coulant sans débordement, pas de contravention. — Trous creusés dans le lit de la Saône : contravention : amende réduite par le Conseil d'État. —* (Sieur Canard.)

Vu la requête présentée par le sieur Canard..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 mai 1879, par lequel le conseil de préfecture du Rhône l'a condamné à 100 francs d'amende et à l'enlèvement d'une barrière en bois établie par lui sur la plate-forme du port-rivière et de quatre arbres plantés, sur une autre plate-forme située en amont de celle-ci;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a déclaré que la barrière était partie dans le lit de la Saône, partie dans la zone de 3m,25 réservée pour le contre-halage, et que les arbres étaient également dans cette zone; que, pour statuer ainsi, il a procédé lui-même à la délimitation du lit de la Saône et excédé ainsi les bornes de sa compétence; que cette délimitation est d'ailleurs inexacte, le conseil de préfecture ayant recherché le tracé de l'ancienne berge naturelle de la rivière, alors que, par suite de travaux exécutés du consentement de l'Administration, cette berge a été remplacée par deux plates-formes qui appartiennent au requérant et qui sont au-dessus des plus hautes eaux coulant sans débordement, de telle sorte que la limite du domaine public ne peut être étendue au delà du mur de soutènement des plates-formes; que les arbres ont été plantés et la barrière établie en dehors de la zone de 3m,25 comptée à partir de ce mur; qu'enfin le requérant n'a fait que rétablir, avec l'assentiment du service de la navigation, une barrière à raison de laquelle il avait été poursuivi et condamné par le conseil de préfecture, mais renvoyé des fins du procès-verbal par décision du Conseil d'État, en date du 11 janvier 1878; qu'ainsi le conseil de préfecture a violé l'autorité de la chose jugée, renvoyer le sieur Canard des fins du procès-verbal du 23 avril 1878;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Pu-

blics, tendant au rejet du pourvoi par les motifs, d'une part, que la décision du Conseil d'État, du 11 janvier 1878, était fondée sur ce que le sieur Canard avait laissé libre entre la barrière visée au procès-verbal, du 29 mai 1875, et la limite de la Saône une zone de 3m,25 ; qu'il a été constaté dans l'espèce que cette largeur n'avait pas été maintenue et qu'ainsi le conseil de préfecture n'a pas violé la chose jugée; d'autre part, que le conseil de préfecture s'est borné à faire cette constatation et n'a pas procédé à la délimitation du lit de la Saône; ensemble les rapports des Ingénieurs et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées...;

Vu l'ordonnance des eaux et forêts de 1669, l'arrêt du Conseil, du 24 juin 1777 et la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

En ce qui concerne la palissade :

Considérant qu'il est reconnu que cette clôture, établie entre les points M et N du plan annexé au procès-verbal du 23 août 1878, se trouve sur l'emplacement de celle à raison de laquelle un procès-verbal avait été dressé contre le sieur Canard, le 1er décembre 1875; que la décision ci-dessus visée du Conseil d'État, en date du 11 janvier 1878, a renvoyé le sieur Canard des fins de ce procès-verbal par le motif que la clôture avait été établie de manière à laisser libre la largeur de 3m,25 réservée pour le contre-halage; qu'il n'est pas allégué que, depuis le 1er décembre 1875, les limites du lit de la Saône aient varié; que, dans ces circonstances, le sieur Canard ne pouvait être poursuivi à raison du rétablissement de la clôture dont il s'agit;

En ce qui concerne les trous creusés par le sieur Canard, en vue de prolonger la palissade :

Considérant que, si ces trous se trouvent dans le prolongement de la palissade, la plate-forme sur laquelle celle-ci a été établie ne s'étend pas jusqu'aux points où ils ont été creusés, et qu'il appartenait au conseil de préfecture chargé de statuer sur la poursuite en contravention, de reconnaître si ces points étaient compris, soit dans le lit de la Saône, soit dans la zone réservée pour le contre-halage; que le requérant n'établit pas qu'en décidant qu'il avait creusé des trous dans le lit de la Saône, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte de l'état des lieux;

En ce qui concerne les arbres plantés par le sieur Canard :

Considérant qu'il résulte de l'examen du plan annexé au procès-verbal du 23 août 1878 que ces arbres sont à plus de 3m,25 en arrière du mur de soutènement extérieur d'une plate-forme placée au-dessus du niveau des plus hautes eaux de la Saône, coulant sans

débordement; qu'ainsi en plantant ces arbres, le sieur Canard n'a pas empiété sur la largeur réservée pour le contre-halage... (Renvoi des fins du procès-verbal en ce qui concerne le maintien de la palissade et la plantation d'arbres. Amende réduite à 50 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Canard rejeté).

(N° 494)

[24 juin 1881.]

Cours d'eau. — Canal d'irrigation. — Taxes d'arrosage : validité des souscriptions; compétence du conseil de préfecture. — (Compagnie nationale des Canaux agricoles.) —*Le conseil de préfecture, saisi d'une demande en dégrèvement de taxes d'arrosage, a pleine compétence pour apprécier la validité des souscriptions contestées. — Ces souscriptions constituent un contrat administratif. — Dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture surseoit à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait prononcé sur leur validité* (*). *—Dépens. —Pas de dépens en cette matière. —Recours sans frais. — Désistement relatif à une partie du recours : donné acte.*

(Recours contre un arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, rendu le 16 décembre 1879 au profit des dames Adèle Michel et consorts, tous propriétaires à Aix. — C'est à tort que le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, saisi d'une demande formée par lesdits propriétaires en dégrèvement des taxes d'arrosage inscrites à leurs noms au rôle des redevances pour usage des eaux du canal de Verdon pour l'année 1878, ledit rôle rendu exécutoire par arrêté préfectoral et publié le 2 mars 1879, a sursis à statuer et renvoyé aux tribunaux de l'ordre judiciaire la solution de la question de validité des souscriptions à l'usage des eaux du canal soulevée par lesdits propriétaires; conclusions à fin d'évocation et au rejet des demandes en dégrèvement comme non recevables et mal fondées, à la condamnation des réclamants au payement des taxes pour 1878 et à tous les dépens);

Vu le décret du 22 juillet 1806; la loi du 28 pluviôse an VIII; les

---

(*) Voir les arrêts des 17 février 1865, canal de Carpentras, *Annales* 1865, p. 454; — 14 janvier 1881, Ministre des Travaux Publics, *Annales* 1882, p. 156 et le renvoi.

(N° 496)

[24 juin 1881.]

Travaux publics. — Décompte. — Vérification supplémentaire, ordonnée après expertise; caractères d'expertise. — Formes à suivre. — Article 302 *et suivants. — Code de procédure civile.* — (Sieur Della-Casa contre commune de Grimaud.) — *Lorsque après une expertise jugée insuffisante par le conseil de préfecture, celui-ci ordonne une nouvelle vérification générale des travaux par un architecte qu'il désigne en enjoignant à celui-ci de se conformer à deux arrêtés antérieurs définissant les points à examiner par les experts, cette vérification constitue une véritable expertise. — Lorsqu'une expertise est reconnue nécessaire, bien qu'elle ne soit pas obligatoire, l'arrêté qui l'ordonne doit, à peine de nullité, se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise. — Annulation pour absence de serment de l'expert et d'audition contradictoire des parties* (*).

Vu la requête... pour le sieur Della-Casa... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 26 juin 1879, par lequel le conseil de préfecture du Var a mis à sa charge, en qualité d'architecte des travaux de construction d'une caserne de gendarmerie dans la commune de Grimaud, et conjointement avec le sieur Guiol-Toussaint, entrepreneur desdits travaux, une partie des réparations jugées nécessaires aux travaux de ladite caserne et évaluées par l'arrêté attaqué à la somme de 3 013f,91 ;

Ce faisant attendu, en premier lieu, que l'arrêté attaqué a été rendu sur une instruction irrégulière, en ce que le conseil de préfecture, après une expertise qu'il a jugée insuffisante, a prescrit une seconde expertise par un seul expert, lequel a procédé sans avoir prêté serment ni convoqué les parties ; attendu, en deuxième lieu, que ledit arrêté a considéré à tort comme architecte le sieur Della-Casa qui n'en a ni exercé en fait les fonctions ni assumé la responsabilité ; décharger le requérant des condamnations prononcées contre lui ; lui allouer ses conclusions prises

(*) Voir l'arrêt du 27 décembre 1878 (Ministre des Travaux publics contre sieur Perchez, *Annales* 1879, page 1740 ; Aucoc, *Conférences*, t. II, nos 668, 681.

devant le conseil de préfecture avec toutes conséquences de droit, intérêts et dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté par la commune de Grimaud... tendant au rejet du recours avec dépens, attendu, en premier lieu, que le conseil de préfecture s'est borné à ordonner un supplément de vérification après l'expertise, et que cette mesure d'instruction rentrait dans ses pouvoirs ; attendu, en deuxième lieu, que le sieur Della-Casa était en fait chargé des travaux comme architecte ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les articles 302 et suivants du Code de procédure civile ;

Considérant que le conseil de préfecture du département du Var, après avoir ordonné, dans l'instance engagée entre la commune de Grimaud et notamment le sieur Della-Casa, une expertise qu'il a jugée insuffisante, a ordonné un supplément de vérification dont il a chargé le sieur Rez, architecte, en lui enjoignant de se conformer aux dispositions de deux arrêtés antérieurs qui avaient défini les points à examiner par les experts : que la mission ainsi confiée au sieur Rez et qui consistait dans la vérification générale des travaux faits a constitué une véritable expertise ; que, néanmoins, le sieur Rez a procédé à cette opération sans avoir prêté serment et sans avoir entendu contradictoirement les parties en cause ;

Considérant que, si, dans le cours d'une instance, une expertise est reconnue nécessaire, bien qu'aucune loi ne la rende obligatoire, l'arrêté qui l'ordonne doit se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise ; que, dans l'espèce, l'expertise nouvelle à laquelle il a été procédé, ainsi qu'il est dit ci-dessus, n'a pas eu lieu dans les conditions édictées par la loi ; qu'il y a lieu dès lors, sur le recours du sieur Della-Casa et en ce qui concerne ledit requérant, d'annuler l'arrêté intervenu... (Arrêté annulé en tant qu'il a statué entre la commune de Grimaud et le sieur Della-Casa. Renvoi devant le même conseil de préfecture pour être statué entre eux après une instruction régulière. Surplus de la requête du sieur Della-Casa rejeté. Dépens à la charge de la commune.)

(N° 497)

[24 juin 1881.]

Travaux publics. — Offre de concours faite par une commune à une compagnie de chemin de fer sous la condition que la ligne à établir suivrait une direction déterminée. — Condition remplie. — (Commune de Mussy-sur-Seine contre la Compagnie des chemins de fer de l'Est.) — *Délibération du conseil municipal relative à cette subvention n'ayant pas fait l'objet d'une approbation spéciale du Préfet, mais ayant été implicitement approuvée par suite de l'approbation donnée à une délibération ultérieure qui réglait le mode et l'époque de l'exécution des engagements contractés par la commune, et aussi par suite de l'injonction faite à la commune par le Préfet de se mettre en mesure d'accomplir ses obligations. — Obligation pour la commune de payer la subvention promise* (*).

Vu la requête... pour la commune de Mussy-sur-Seine... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de l'Aube du 31 mai 1878, qui l'a condamnée à payer à la compagnie des chemins de fer de l'Est une subvention de 30 000 francs;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que la commune requérante a été condamnée à payer à ladite compagnie la somme de 30 000 fr. à titre de subvention pour le passage sur la rive gauche de la Seine de la ligne de Bar-sur-Seine à Châtillon-sur-Seine, alors que, d'une part, les délibérations du conseil municipal, alléguées comme consacrant cette prétendue promesse, étaient nulles, soit pour défaut d'approbation de l'autorité supérieure, soit pour avoir été prises en l'absence des plus imposés et de la majorité du conseil municipal, et que, d'autre part, ledit engagement était sans cause, le chemin de fer ne pouvant suivre une autre direction que celle qui lui a été donnée ; par ces motifs, décharger la commune demanderesse des condamnations prononcées contre elle avec toutes les conséquences de droit ;

Vu... (Défense de la compagnie... tendant au rejet du recours);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

(*) Voir l'arrêt du 30 avril 1863 (chemin de fer de l'Est, *Annales* 1863, p. 358); 13 février 1880 (commune de Warmériville, *Annales* 1881, p. 105); 12 novembre 1880 (Harmel, *Annales* 1882, p. 421) ; 21 novembre 1879 (syndicat du Puget, *Annales* 1881, p. 218).

Vu les lois des 18 juillet 1837 et 5 mai 1855 et l'article 1154 du Code civil;

Considérant que, pour réclamer de la commune de Mussy-sur-Seine le payement d'une subvention de 30 000 francs, la compagnie des chemins de fer de l'Est se fonde sur ce que le conseil municipal de ladite commune s'est engagé, par deux délibérations des 25 septembre 1864 et 23 juillet 1866, à contribuer, jusqu'à concurrence de la somme susindiquée, à la dépense de construction de la ligne à établir de Bar-sur-Seine à Châtillon-sur-Seine, dans le cas où cette ligne passerait sur la rive gauche de la Seine et sur le territoire de ladite commune;

Considérant que, sans dénier l'existence de ces engagements, la commune se croit fondée à en contester la validité, attendu que la première de ces délibérations n'aurait pas été revêtue de l'approbation préfectorale et que la seconde aurait été prise en l'absence de la majorité des membres du conseil municipal;

Considérant que, si la délibération du 25 septembre 1864 n'a pas été immédiatement revêtue de l'approbation préfectorale, il résulte des pièces versées au dossier que ladite délibération a été implicitement approuvée par le Préfet de l'Aube, à la date du 14 août 1866, en même temps qu'il revêtait de son approbation la délibération du conseil municipal de Mussy du 23 juillet précédent, dont l'objet était de déterminer le mode et l'époque de l'exécution des engagements contractés par la commune; que cette approbation résulte également de la dépêche du 6 juillet 1870 par laquelle le même Préfet, à la suite de deux délibérations du conseil municipal qui lui avait demandé de faire connaître s'il considérait la commune de Mussy comme tenue au payement d'une subvention envers la compagnie de l'Est, a invité ladite commune à se mettre en mesure d'accomplir ses obligations; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a condamné la commune requérante à payer à la compagnie des chemins de fer de l'Est la somme qu'elle lui a promise à titre de subvention avec intérêts du jour de la demande;

En ce qui touche les conclusions de ladite compagnie tendant à l'allocation des intérêts :

Considérant que c'est à la date du 16 juin 1881 que ladite compagnie a demandé les intérêts des intérêts; qu'à cette époque, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a lieu, dès lors, par application de l'article précité du Code civil, de lui accorder les intérêts des intérêts échus à ladite date... (Rejet. Intérêts capitalisés au 16 juin 1881. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 498)

[24 juin 1881.]

Travaux publics. — Voirie (Grande). — Dommage. — Cote de nivellement erronée. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Barthélemy.) — *Réduction de l'indemnité allouée à un propriétaire pour le dommage que lui a causé une indication inexacte de nivellement contenue dans un arrêté préfectoral d'alignement et n'ayant fait l'objet d'une rectification verbale qu'après que les solives du rez-de-chaussée étaient déjà posées. — Procédure. — Chose jugée. — Non-recevabilité devant le Conseil d'État d'une fin de non-recevoir opposée en première instance et rejetée par un arrêté interlocutoire passé en force de chose jugée.*

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 5 août 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Garonne a condamné l'État à payer une indemnité de 4 000 francs au sieur Barthélemy, propriétaire à Toulouse, en raison du dommage causé par l'exécution à un niveau plus élevé de $0^{m},08$ que celui qui avait été indiqué par erreur dans l'arrêté d'autorisation, du trottoir de la rue d'Alsace-Lorraine au droit de la façade d'une maison construite par ledit sieur Barthélemy;

Ce faisant, attendu que, en droit, l'indication du niveau donnée à l'occasion d'un plan homologué quant à l'alignement seulement, mais non quant au nivellement, ne lie ni le propriétaire, ni l'Administration et ne peut, par suite, en cas de non-exécution, ouvrir aucun droit à indemnité; attendu que, en fait, il n'y a pour le sieur Barthélemy ni préjudice causé ni préjudice à redouter;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Barthélemy... attendu que la fin de non-recevoir opposée par le Ministre a déjà été écartée par un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne du 10 juillet 1878, contre lequel aucun recours n'a été formé; attendu, d'autre part, que ladite fin de non-recevoir n'est à aucun titre justifiée, s'agissant non d'une rue sise dans une ville à laquelle soit applicable le décret du 26 mars 1852, mais d'une traverse de grande voirie; attendu que, enfin, l'État doit être rendu responsable non seulement des dépenses qu'aurait comportées l'exhaussement du plancher du rez-de-chaussée au moment où un simple avertissement verbal de l'erreur commise a été donné

au sieur Barthélemy, mais en outre des frais de toute nature que seront nécessaires pour mettre les choses en l'état où elles se seraient trouvées dès l'origine, sans la faute de l'Administration, ainsi que du défaut de location résultant du refus de l'Administration de constater le dommage et de le réparer;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, article 4, et du 16 septembre 1807;

Considérant que le Ministre des Travaux Publics soutient à l'appui de son recours, d'une part, que le sieur Barthélemy n'était pas recevable à réclamer une indemnité, par le motif que, si la cote de nivellement qui lui a été donnée était inexacte, ladite cote ne résultait pas d'un plan de nivellement régulièrement approuvé, et d'autre part que, en fait, ledit sieur Barthélemy n'aurait subi aucun dommage;

Considérant, en ce qui touche le premier moyen, que le Ministre des Travaux Publics a déjà opposé à la demande du sieur Barthélemy la fin de non-recevoir dont il s'agit, devant le conseil de préfecture, qui l'a rejeté par un arrêté en date du 10 juillet 1878, contre lequel l'administration n'a jamais formé de recours, et qu'il suit de là que le Ministre n'est pas recevable à opposer de nouveau au requérant un moyen sur lequel il a été déjà statué par une décision ayant acquis l'autorité de la chose jugée;

En fait:

Considérant qu'il n'est pas contesté, d'une part que, pour construire sur le terrain qu'il possède en bordure de la rue d'Alsace-Lorraine à Toulouse, le sieur Barthélemy s'est conformé aux indications de nivellement que contenait l'arrêté préfectoral du 23 octobre 1876, et, d'autre part qu'il n'a été informé verbalement par un agent de l'Administration que la cote de niveau donnée par ledit arrêté pour le point culminant du trottoir au droit de son immeuble était erronée et devait être haussée de 0m,08 que lorsque les solives du plancher du rez-de chaussée étaient déjà posées;

Considérant que, dans ces circonstances, c'est à tort que le Ministre des Travaux Publics prétend que l'État ne doit aucune indemnité au sieur Barthélemy en réparation du préjudice résultant pour lui de ce que, par suite de l'établissement de la bordure du trottoir au niveau correspondant à la cote rectifiée, le rez-de-chaussée de la maison s'est trouvé en contre-bas de la voie publique, mais qu'il résulte de l'instruction qu'en allouant à ce propriétaire une indemnité de 4 000 francs, le conseil de préfecture a fait une évaluation exagérée de l'importance du préjudice subi et qu'il

y a lieu de réduire à la somme de 1 000 francs l'indemnité à mettre à la charge de l'État... (Indemnité due par l'État fixée à 1 000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du Ministre des Travaux Publics rejeté.)

(N° 499)

[1er juillet 1881.]

Travaux publics. — Chemin de fer d'intérêt local. — Retard : 1° dans la livraison des terrains par un département; 2° dans le payement des annuités des subventions. — Résiliation. — Dommages-intérêts. — (Compagnie des Chemins de fer de l'Hérault contre le département de l'Hérault.) — *Aux termes du cahier des charges le département devait remettre les terrains nécessaires à l'exécution des travaux; des retards imputables au département ont empêché l'exploitation entière du réseau, et causé un préjudice à raison duquel la compagnie a droit à indemnité* (*). — *D'après le même cahier des charges le département devait donner* 75 000 *francs à titre de subvention par kilomètre de chemin de fer concédé; cette subvention devait être payée en vingt termes semestriels. — Décidé que le payement de chaque terme était subordonné à la seule condition de justifier d'une dépense excédant de* 50 *p.* 100 *le montant des versements déjà effectués, condition remplie par la compagnie. Retard du département dans le payement. Pas de résiliation, mais attribution d'intérêts à la compagnie du jour où elle avait droit à la subvention. — Procédure. — Expertise ordonnée par le Conseil d'État pour la fixation de l'indemnité : un expert désigné par chaque partie, le troisième par les deux premiers et le tiers expert, s'il y a lieu, par le président de la section du contentieux : serment prêté devant le Préfet du département ou son délégué : rapports déposés au secrétariat du contentieux.*

Vu la requête pour la compagnie anonyme des chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 31 août 1878, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Hérault a refusé de prononcer la résiliation de son contrat de concession, et de lui

---

(*) Voir l'arrêt du 10 décembre 1875, (Compagnie du chemin de fer du Tréport, *Annales* 1877, p. 921.).

accorder les indemnités de retard, résiliation et autres qui lui sont dues;

Ce faisant, attendu, d'une part, qu'aux termes de l'article 2 du cahier des charges les travaux devaient être commencés sur chaque ligne ou partie de ligne, dans un délai de six mois au plus tard, après la livraison des terrains en ordre utile, et être achevés dans un délai de huit années; que les travaux devaient être poursuivis sans interruption de manière à dépenser, chaque année, le huitième de la dépense totale, mais qu'ils n'ont pu être terminés dans le délai fixé par le cahier des charges par le motif que le département n'a pas rempli son obligation relative à la livraison des terrains en ordre et en temps utiles; que, d'autre part, d'après l'article 38 du cahier des charges, les termes de payement des subventions, fixées à la somme de 75 000 francs, par kilomètre de chemin concédé, avaient été échelonnés sur dix années, du 15 juillet 1868 au 15 janvier 1878, sous la seule condition que le concessionnaire justifierait, avant chaque payement, d'une dépense excédant de 50 p. 100 le montant des versements déjà effectués; que non seulement le département a mis par les retards des livraisons la compagnie dans l'impossibilité de faire les justifications nécessaires pour toucher l'intégralité de chaque terme semestriel, mais qu'il a prétendu n'avoir à payer qu'une somme de 75 000 francs par kilomètre construit, tandis que l'article 38 lui imposait l'obligation de payer suivant les indications du tableau annexé au cahier des charges et en ne considérant que les dépenses faites et constatées, sans se préoccuper du nombre de kilomètres exécutés; que cette double inexécution du contrat a augmenté notablement les frais généraux et le service des intérêts des capitaux engagés, n'a permis d'exploiter que des tronçons isolés et a occasionné au préjudice de la compagnie un découvert de sommes importantes; que l'interprétation de l'article 2 précité, admise par le conseil de préfecture, d'après laquelle le point de départ du délai de huit ans imposé à la compagnie ne courait qu'à dater de la livraison des terrains en ordre utile, ne saurait se concilier avec les dispositions des articles 31, 34, 35 et 38 du cahier des charges; que le département était obligé de livrer les terrains en ordre utile, de manière à permettre à la compagnie d'achever son entreprise dans le délai stipulé; que, contrairement aux affirmations de l'arrêté attaqué, la compagnie n'a jamais cessé de protester contre les lenteurs du département; qu'en 1871 et 1872 elle a saisi le conseil de préfecture de trois requêtes successives; qu'elle a réclamé de 1873 à 1877 contre tous les nouveaux retards

apportés, en dépit de tous les engagements, à la livraison des terrains et au paiement des subventions; que si, en 1876, elle a accepté du département une somme de 800 000 francs, elle est fondée à soutenir que ce versement n'est le résultat d'aucune transaction dans laquelle la compagnie aurait fait abandon de ses droits, mais que cette somme lui était absolument due et qu'à la fin de décembre 1877 le département était débiteur de plus de quatre millions; ordonner : 1° que le traité de concession des chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault sera résilié; 2° que le département sera, en conséquence, condamné à reprendre, à ses risques et périls, toutes les parties du réseau exécuté et en voie d'exécution, ainsi que le matériel fixe et roulant et les approvisionnements de tout genre, dans l'état où le tout se trouvera au jour de la livraison; 3° que le cautionnement fourni par la compagnie lui sera restitué; 4° que le département sera tenu de verser par semestre et par avance, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, et pour la première fois le 1er janvier 1878 : — Premièrement. — Le montant des sommes que la compagnie doit elle-même payer aux porteurs de ses obligations, tant pour les intérêts que pour l'amortissement desdites obligations, dans les termes et délais fixés pour chaque emprunt; — Deuxièmement. — Le montant de ce qui sera nécessaire, tant pour servir l'intérêt à 5 p. 100 du capital social de 5 millions entièrement versé par les actionnaires, que pour amortir ce capital dans le délai à courir du 1er janvier 1878 jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'amortissement définitif et complet du dernier emprunt; 5° que le département sera tenu de verser annuellement à la société par avance, et pour la première fois, le 1er janvier 1878, le montant intégral des droits de timbre auxquels donnent et donneront ouverture les obligations de la compagnie et les actions représentatives du capital social, jusqu'à leur complet amortissement; 6° que le département sera tenu de payer à la compagnie; — Premièrement. — Une indemnité de retard, de résiliation ou autres à fixer par état; — Deuxièmement. — Une somme annuelle également à fixer par état à partir du 1er janvier 1878, et pour la première fois dudit jour jusqu'au complet amortissement du capital social à titre d'indemnité à forfait pour tous frais d'administration et de liquidation; — Troisièmement. — Une indemnité à fixer par état pour désintéresser les créanciers vis-à-vis desquels la compagnie des chemins de fer de l'Hérault a pris des engagements; — Condamner, en outre, par provision, le département de l'Hérault à payer à la compagnie une somme de 2 millions, imputables sur les dom-

mages-intérêts qui lui seront définitivement alloués et sur les sommes que le département sera tenu de lui rembourser comme représentation de son capital social, et condamner le département aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de l'Hérault... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation de la compagnie requérante aux dépens; attendu que, si les événements de 1870-1871 ont occasionné certains retards dans la livraison des terrains et dans le paiement des subventions, la compagnie a accepté, à titre d'indemnité, une somme de 15 000 francs; qu'en 1876 le département a également consenti à payer une somme de 800 000 francs à titre gracieux et par anticipation, et qu'il était entendu entre les représentants de la compagnie et ceux du département que cette avance considérable mettrait fin à toute réclamation; que, d'ailleurs, les termes de l'article 2 du cahier des charges n'ont stipulé aucun délai préfix à la livraison des terrains; que les tableaux dressés par les soins du département permettent d'affirmer que les terrains ont toujours été livrés à une époque très rapprochée de celle de la réunion du jury et que les modifications à apporter aux projets ont été la seule cause des retards; que le département est donc en droit de soutenir qu'il n'a encouru aucun reproche, alors surtout que sa situation a été rendue si difficile par les événements de 1870-1871 et par l'élévation imprévue du prix des terrains; que, pour se mettre en mesure de continuer l'acquisition des terrains nécessaires à l'achèvement du réseau, le département a voté un emprunt de 4 800 000 francs dont la prompte réalisation n'a pas dépendu de lui; attendu enfin que si l'interprétation de l'article 38, présentée par la compagnie, était admise, il arriverait que la subvention de la ligne entière serait payée alors qu'une fraction seulement serait livrée à l'exploitation et que le département serait dépouillé de la garantie que le cahier des charges a entendu lui assurer; que, par suite, c'est avec raison que le service du contrôle a refusé d'adopter le chiffre des dépenses faites par la compagnie comme base de la fraction de subvention due et que, calculant les dépenses d'après les éléments qui avaient servi à établir le chiffre de la subvention à 75 000 francs par kilomètre, il a refusé d'admettre que les dépenses de travaux aient excédé 125 000 francs par kilomètre; qu'ainsi la résiliation de l'entreprise ne saurait être prononcée au préjudice du département de l'Hérault;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la compagnie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu qu'en 1876 aucune tran-

saction n'est intervenue entre le conseil général et la compagnie; qu'il a été seulement convenu que le délai d'achèvement du réseau, qui aurait dû être livré à la circulation en 1877, serait prorogé de quatre ans, mais que le département n'a pas tenu ses nouveaux engagements, qu'il n'a pas été en mesure de payer régulièrement les termes semestriels de la subvention à partir du 15 janvier 1877; qu'à la fin de décembre 1877 la ligne de Saint-Chinian à Monbazin n'était achevée que jusqu'à Cessenon; que les terrains de la dernière section n'étaient pas livrés entièrement et que les projets des lignes d'Agde à Mèze et de Montpellier à Rabieux n'étaient pas complètement approuvés; que les dépenses d'acquisition de terrains, évaluées à 2 043 935 francs, avaient dépassé cinq millions et que la totalité des ressources, affectées à la construction des 177 kilomètres concédés, était presque épuisée pour la construction de 103 kilomètres; qu'ainsi la première section du réseau était terminée dans le délai qui aurait dû suffire pour l'exécution du réseau entier et que les retards subis par la compagnie sont imputables au département qui n'est pas fondé à soutenir que la deuxième section ne pouvait être commencée sans une autorisation expresse du Ministre, lui adjuger ses conclusions précédemment prises; très subsidiairement, et pour le cas où le Conseil d'État ne croirait pas devoir prononcer la résiliation, condamner le département à des dommages-intérêts, représentant le préjudice causé à la compagnie, soit par l'inexécution, soit par les retards dans l'exécution du contrat, soit par l'inobservation des termes de paiements prévus;

Vu le nouveau mémoire présenté pour le département de l'Hérault... tendant au maintien de l'arrêté attaqué par les motifs que l'addition de la clause imposée par le Ministre, à l'effet de diviser les chemins concédés en deux sections destinées à être exécutées l'une après l'autre, a eu pour résultat de doubler le temps nécessaire pour la construction et d'abroger virtuellement le délai de huit ans; que, d'ailleurs, le délai, quel qu'il fût, n'engageait que la compagnie, et que le département, que ne liait aucun article du cahier des charges, a livré les terrains aussi rapidement que le lui ont permis la remise des plans et études par la compagnie et l'accomplissement des formalités d'expropriation; qu'en outre, il a versé régulièrement toutes les sommes exigibles aux termes de l'article 38 du cahier des charges, et qu'enfin les conventions intervenues en 1872 et 1876 ont couvert les faits antérieurs et sont exclusives de la prétention de faire résillier le contrat qu'elles ont maintenu et prorogé...;

Vu le décret du 4 août 1869 et le cahier des charges y annexé;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 12 juillet 1865;

Vu l'article 1184 du Code civil;

Considérant que pour demander la résiliation de sa concession, la compagnie des chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault se fonde sur ce que le département ne lui aurait pas remis les terrains nécessaires à l'exécution des travaux de manière à permettre l'achèvement des lignes concédées dans le délai stipulé par l'article 2 du cahier des charges;

Considérant que si cet article dispose que les travaux devront être commencés sur chaque ligne ou partie de ligne dans un délai de six mois au plus tard après la livraison des terrains en ordre utile, et être achevés dans un délai de huit années, il ne résulte pas des termes de cet article qu'un délai précis ait été imposé au département pour la livraison des terrains; qu'ainsi la compagnie concessionnaire ne peut se prévaloir de cette disposition pour soutenir que le département était tenu de livrer les terrains de manière à lui permettre de construire en huit années les lignes concédées et pour demander à raison d'une violation prétendue du cahier des charges la résiliation du contrat de concession;

Considérant toutefois qu'il serait contraire à l'intention commune des parties d'admettre que le département pût ajourner à son gré la livraison des terrains, sans être tenu d'indemniser la compagnie des préjudices que ces retards lui auraient causés;

Considérant en fait, qu'en huit années le réseau n'a été livré à la circulation que sur une longueur de 103^{k},825; que notamment les projets d'une partie de la ligne de Montbazin à Saint-Chinian n'ont reçu l'approbation préfectorale que longtemps après leur présentation par la compagnie qui, à la fin de décembre 1877 n'avait pas reçu tous les terrains du tronçon de Cessenon à Saint-Chinian et n'avait pas été mise à même de commencer la construction de trois des lignes concédées; que ces retards dans l'exécution des travaux sont imputables au département;

Considérant, d'ailleurs, que le département ne saurait se prévaloir de la disposition finale de l'article 2 d'après laquelle l'exécution du réseau devait être divisée en deux sections pour prétendre que la deuxième section ne pouvait être commencée sans une autorisation expresse du ministre et que, par suite, il n'était pas tenu d'achever la construction du réseau;

Considérant que les retards ci-dessus établis ont eu pour effet d'immobiliser une partie du capital de la compagnie sans revenu correspondant, de ne permettre que l'exploitation de tronçons

isolés et d'augmenter les frais généraux et les charges de l'entreprise; que ces différents dommages n'ont été que tardivement compensés par les produits d'une exploitation morcelée et qu'il en est résulté pour la compagnie un préjudice à raison duquel elle a droit à une indemnité;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 38 du cahier des charges, le département s'est engagé à donner au concessionnaire, en sus des terrains et à titre de subvention, la somme de 75 000 francs par kilomètre de chemin concédé, et que ladite subvention devait être payée du 15 juillet 1868 au 15 janvier 1878 en vingt termes semestriels dont chacun devait être la moitié de l'annuité indiquée au tableau annexé au cahier des charges; qu'à la vérité le département était autorisé à prélever sur les ressources ainsi réalisées le montant des indemnités d'acquisition des terrains et qu'en raison de l'élévation du prix des terrains, les dépenses d'acquisition, évaluées pour la totalité du réseau à 2 045 935 francs, ont déjà dépassé cinq millions; que, par suite, les sommes que le département devait tenir à la disposition de la compagnie ont été notablement réduites;

Considérant toutefois, que, contrairement aux prétentions du département, les termes de la subvention ne devaient pas être payés dans la limite de 75 000 francs, par kilomètre de chemin de fer livré à la circulation, mais que le payement de chaque terme était subordonné à la seule condition pour le concessionnaire de justifier d'une dépense en travaux, approvisionnement et fourniture de matériel excédant de 50 p. 100, le montant des versements déjà effectués;

Considérant que la compagnie soutient qu'aux échéances des vingt termes semestriels ses dépenses dûment vérifiées ont excédé de plus de 50 p. 100 le montant des sommes successivement reçues à titre de subvention et que les annuités inscrites au tableau de l'article 38 du cahier des charges ne lui ont pas été payées dans la proportion fixée au contrat; que, de son côté, le département allègue qu'en acceptant en 1876 une somme de 800 000 francs, qui aurait été allouée par anticipation, la compagnie aurait renoncé à toute réclamation relative au mode de payement de la subvention, mais qu'il n'apporte aucune preuve de ce prétendu engagement de la compagnie;

Considérant que si les retards apportés par le département dans le payement des subventions ne suffisent pas pour faire prononcer la résiliation de la concession, ils n'en ont pas moins été de nature à causer à la compagnie un dommage dont il lui est dû réparation;

qu'il sera fait une juste appréciation de ce dommage en décidant que chaque partie de la subvention, que l'état de ses dépenses aurait autorisé la compagnie à recevoir et dont le payement aurait été indûment retardé, portera intérêt à son profit à partir du moment où elle justifiera que ladite somme lui aurait été acquise en conformité du dernier paragraphe de l'article 38 du cahier des charges;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas au Conseil d'État de fixer dès à présent le montant de l'indemnité à laquelle a droit la compagnie à raison du préjudice que lui a causé la livraison tardive des terrains et de l'indemnité qui peut lui être due pour retard dans le payement des subventions et qu'il y a lieu, dès lors, de procéder à un supplément d'instruction... (Arrêté annulé. Il sera procédé contradictoirement par trois experts à l'évaluation de l'indemnité à laquelle a droit la compagnie à raison des pertes résultant des retards apportés par le département dans la livraison des terrains et de l'indemnité qui peut lui être due pour retard dans le payement des subventions d'après les bases ci-dessus indiquées. Les experts seront désignés dans le délai d'un mois à dater de la notification de la présente décision, l'un par la compagnie, l'autre par le département, le troisième par les deux premiers et en cas de désaccord par le président de la section du contentieux du Conseil d'État. Les experts prêteront serment devant le Préfet du département de l'Hérault ou devant l'autorité par lui déléguée à cet effet. Leur rapport sera déposé au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra. Le surplus des conclusions rejeté. Dépens de la présente instance à la charge du département de l'Hérault.)

(N° 500)

[8 juillet 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes indûment perçues en vertu d'un arrêté préfectoral du 29 ventôse an IX remplacé par un règlement d'administration publique. — (Communes de Breuil-le-Vert et Breuil-le-Sec, et sieurs Delormet et autres.) — *Lorsqu'un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique est intervenu pour déterminer spécialement le mode de contribution aux dépenses de curage d'une rivière (réunion des propriétaires intéressés en association syndicale, dépenses supportées*

par chacun à raison de son intérêt, suivant un état dressé par le syndicat) (*). — *C'est à tort que l'administration, au lieu de se conformer à ce règlement, a cru devoir appliquer pour la répartition des dépenses, un ancien arrêté préfectoral de l'an IX concernant toutes les rivières du département. — Décharge en conséquence des taxes irrégulièrement imposées.*

Vu le recours présenté pour les communes de Breuil-le-Vert et Breuil-le-Sec, et pour divers propriétaires riverains de la rivière de Briche..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 10 janvier 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Oise a rejeté leur demande en décharge des taxes auxquelles elles ont été soumises pour le curage, exécuté en 1875, de la rivière de Briche ;

Ce faisant, attendu en la forme que l'arrêté attaqué ne contient pas la signature du secrétaire greffier, qu'ainsi l'arrêté ne porte pas la preuve qu'il ait été rendu par un tribunal régulièrement constitué; au fond, attendu que les taxes ont été établies par application d'un arrêté préfectoral du 29 ventôse an IX, applicable à toutes les rivières du département de l'Oise, lequel met les frais du curage à la charge des riverains, sauf en ce qui touche une étendue de 400 mètres en amont et de 200 mètres en aval des usines, dont le curage reste à la charge des usiniers; mais que cet arrêté, qui n'a été exécuté qu'une seule fois depuis soixante-quinze ans, n'est plus en vigueur; que tous les curages ont été supportés pour la totalité de la dépense par les usiniers seuls; qu'ainsi, en vertu d'un usage ancien, les propriétaires riverains de la rivière ne doivent pas participer aux frais du curage de la Briche; que, d'ailleurs, l'arrêté préfectoral de l'an IX a été abrogé par un règlement d'administration publique, en date du 22 mai 1865, lequel a décidé que les frais du curage de la Briche seraient répartis entre les intéressés à proportion du degré d'intérêt de chacun d'eux; que c'est à tort que l'Administration n'a pas appliqué ce règlement, seul en vigueur en 1875; que les requérants n'ont d'ailleurs aucun intérêt au curage de la Briche, laquelle leur cause plutôt un préjudice par les inondations résultant du fait ou de la négligence des usiniers, leur accorder la décharge demandée;

(*) Sur la nécessité du règlement d'administration publique pour modifier les anciens usages et sur l'insuffisance d'un arrêté préfectoral, même depuis le décret du 25 mars 1852, Voir l'arrêt du 5 avril 1878, Rouzé, *Annales* 1879, p. 726; 31 juillet 1874, Lepoissonnier, *Annales* 1876, p. 511; 12 juillet 1855, Garnier, *Annales* 1856, p. 12; 29 février 1860, Courtois, *Annales* 1860, p. 540.

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics..., tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que si le règlement d'administration publique du 22 mai 1865 a eu pour objet d'abroger l'arrêté préfectoral de l'an IX, ce règlement qui prescrivait l'organisation d'une association syndicale, n'a jamais reçu d'exécution; qu'ainsi il est resté à l'état de lettre morte ; qu'on a pu avec raison considérer l'ancien arrêté de l'an IX comme toujours en vigueur ; qu'ainsi les taxes ont été régulièrement établies;

Vu la loi du 14 floréal an XI et le décret rendu en Conseil d'État le 22 mai 1865 portant règlement de la rivière de Briche;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le moyen de forme invoqué par les requérants :

Considérant qu'un décret en date du 22 mai 1865, rendu dans la forme des règlements d'administration publique, a déterminé le mode suivant lequel il serait pourvu aux dépenses du curage de la rivière de Briche; que ce décret a prescrit que le curage serait exécuté par les propriétaires intéressés réunis en association syndicale, et les dépenses supportées par chacun d'eux, en raison de son intérêt aux travaux, suivant un état général dressé par les soins du syndicat ;

Considérant que les formes ci-dessus rappelées n'ont pas été suivies pour l'établissement des taxes qui ont été imposées aux requérants ; que, dès lors, ceux-ci sont fondés à en demander la décharge... (Arrêté annulé).

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 501)

[1er août 1882.]

Nomination des agents secondaires et des agents inférieurs des Ponts et Chaussées.

Monsieur le Préfet, depuis que des chapitres spéciaux ont été inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics pour le payement des dépenses du personnel, des agents secondaires et des agents inférieurs des Ponts et Chaussées dont la nomination vous a été déléguée par le décret du 17 août 1853 (*), l'Administration centrale a éprouvé, à plusieurs reprises, de graves mécomptes dans la comptabilité de ces chapitres dont la gestion lui incombe. Il lui est, en effet, difficile d'administrer avec toute la régularité désirable des crédits affectés à un personnel dont elle ne s'est pas réservé la nomination. MM. les Ingénieurs en chef, il est vrai, ont été invités à fournir chaque mois un état indiquant toutes les modifications survenues dans le personnel inférieur de leur service. Mais les renseignements fournis sont quelquefois incomplets ou sont portés à la connaissance de l'Administration trop tardivement pour qu'il soit possible de revenir sur des faits accomplis. Il en est résulté, à plusieurs reprises, des complications dans la comptabilité.

Je n'ai aucunement l'intention de restreindre les attributions qui vous sont conférées par le décret de 1853 en ce qui concerne la nomination des titulaires des emplois d'agents inférieurs ; mais tout en vous conservant, comme par le passé, la nomination de de ces agents sur la proposition de l'Ingénieur en chef, il est indispensable que l'Administration ait le moyen de ne laisser engager aucune dépense de personnel, avant de s'être assurée que la situation des crédits le permet. L'expérience a montré qu'il ne suffit pas à cet effet que les cadres soit approuvés par le Ministre au commencement de l'année ; il est encore nécessaire que lors de chaque vacance, l'Administration soit en mesure de décider si le remplacement ne soulève pas d'objection au point de vue bud-

(*) *Annales*, 1853, p. 382.

gétaire et d'arrêter la classe à laquelle le nouveau titulaire devra être nommé par vous.

J'ai décidé, en conséquence, qu'avant de vous adresser une proposition quelconque pour la désignation d'un agent secondaire, ou d'un agent inférieur des ponts et chaussées, MM. les Ingénieurs devront faire connaître à l'Administration centrale la vacance à laquelle il y a lieu de pourvoir et la classe qu'ils ont l'intention de vous proposer pour le nouvel agent. Je vous prie dès lors, Monsieur le Préfet, de ne procéder à la nomination d'aucun agent secondaire des ponts et chaussées, d'aucun garde de navigation, éclusier, pontier ou gardien de phare, sans vous être fait représenter, avec les propositions des ingénieurs, la copie de la lettre ministérielle autorisant ces fonctionnaires à vous adresser leurs propositions.

J'espère qu'au moyen de cette mesure il sera possible de remédier aux inconvénients que j'ai eu l'honneur de vous signaler, et je vous serai obligé de veiller à ce qu'elle soit strictement appliquée.

Ces dispositions n'infirment en rien celles de mes précédentes circulaires relatives à l'envoi mensuel de l'état des modifications survenues dans le personnel inférieur de chaque service.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée,

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(N° 502)

[3 août 1882.]

Demande de divers fabricants de chaux.

Monsieur l'Ingénieur en chef, divers fabricants de chaux ayant adressé à l'Administration des demandes tendant à obtenir que leurs produits soient employés dans les travaux du service des ponts et chaussées, j'ai consulté, à cet égard, le Conseil général des ponts et chaussées.

Cette assemblée a émis l'avis que, lorsqu'un fabricant demande l'admission de ses chaux dans les travaux de l'État, l'Administra-

tion supérieure devrait se borner à autoriser MM. les Ingénieurs à prendre sur l'exploitation et les produits de l'usine tous les renseignements qu'ils pourront se procurer, et à procéder, aux frais du demandeur, aux analyses et aux épreuves nécessaires pour constater que ses chaux satisfont aux conditions prescrites pour l'usage auquel on les destine.

Le Conseil a pensé, en outre, qu'il convenait de laisser à MM. les Ingénieurs le soin d'indiquer dans leurs devis, sous leur responsabilité et sous le contrôle de l'Administration, les chaux à employer et les conditions auxquelles elles doivent satisfaire, en appelant leur attention sur l'intérêt qu'il y aurait à ne pas prescrire l'emploi des chaux de qualité supérieure pour les travaux qui n'exigent pas de précautions particulières, lorsqu'il devrait en résulter une augmentation notable de dépense.

J'ai cru devoir adopter cet avis du Conseil général des ponts et chaussées.

Il vous appartiendra donc, Monsieur l'Ingénieur en chef, d'examiner les demandes que présenteraient les fabricants de chaux, à l'effet d'obtenir que leurs produits soient employés dans les travaux exécutés sous votre direction, et d'y donner directement la suite dont elles vous paraîtraient susceptibles.

Je vous serai d'ailleurs obligé de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, qui devra être portée à la connaissance des ingénieurs des ponts et chaussés placés sous vos ordres.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(N° 503)

[11 août 1882.]

Déclaration d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local. Dossiers à produire à l'appui des projets de loi.

Monsieur le Préfet, pour que l'examen, par les Chambres, des projets de loi concernant les chemins de fer d'intérêt local puisse avoir lieu le plus promptement possible, il importe que les dossiers transmis à l'Administration comprennent des copies des pièces principales de l'instruction, afin qu'il puisse être préparé deux

dossiers distincts, l'un destiné à être communiqué au Parlement, l'autre devant rester à la disposition du Ministre chargé d'exposer les motifs du projet de loi et d'en soutenir la discussion.

Je vous invite, en conséquence, à m'adresser à l'avenir, indépendamment du dossier officiel de l'enquête d'utilité publique et des originaux des traités intervenus pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, une copie certifiée conforme des pièces les plus importantes, telles que plans généraux, notices pour l'enquête, avis des commissions, rapports sur les résultats de l'enquête, délibérations du conseil général, conventions passées avec la compagnie concessionnaire.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,

CH. HÉRISSON.

(N° 504)

PERSONNEL

Août 1882.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

(*Décret* 1er *août* 1882).— M. **Frécot**, inspecteur général de 1re classe, est nommé Commandeur de l'Ordre National de la Légion d'Honneur.

2° AVANCEMENT.

6 *avril* 1882. — M. **Kleine**, ingénieur ordinaire de 2e classe est élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre rang à dater du 1er février.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

2 *août* 1882. — M. **de Tavernier**, ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché à la résidence du Mans au service du Ministère de l'Agriculture (service hydraulique du département de la Sarthe) et chargé en outre du 4e arrondissement du service de la navigation de la Sarthe, du 4e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Aron** et du 2e arrondissement—2e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est mis à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être attaché au service municipal de la ville de Paris en remplacement de M. **Bartet**, appelé à remplir dans le même service les fonctions d'ingénieur en chef.

M. **de Tavernier** sera considéré comme étant en service détaché.

12 *août*. — M. **Lefebvre**, ingénieur en chef de 2e classe, détaché au service de la Marine et des Colonies, est autorisé à passer de la direction des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort

à l'Administration centrale du Ministère de la Marine et des Colonies (Bureau du service provisoire du haut Sénégal et du Niger).

Il sera considéré comme étant en service détaché.

12 *août.* — M. **Polony**, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Rochefort, au service maritime du département de la Charente-Inférieure, au service d'études et travaux des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Rondel** et à la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être chargé de la direction des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, en remplacement de M. **Lefebvre**.

M. **Polony** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

26 *août.* — M. **Chabert**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Mantes, du 1er arrondissement de la 2e division de la 3e section du service de la navigation de la Seine, est mis à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être attaché au service municipal de la ville de Paris, en remplacement de M. **Choquet** précédement appelé à d'autres fonctions.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° DÉMISSION.

(*Décret* 23 *août*). — Est acceptée la démission de M. **Chancel**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département des Ardennes, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est et du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Aisne.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bleinc**, conducteur principal, chargé des fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Serres, dans le département des Hautes-Alpes, est admis à la retraite.	20 août 1882
Il est maintenu en fonctions jusqu'au 31 décembre 1882.	
M. **Bertin**, ingénieur en chef de 2e classe en congé renouvelable et attaché en qualité d'ingénieur en chef de la construction au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.	25 août 1882

6° DÉCISIONS DIVERSES.

31 *juillet.* — M. **Pavie**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Troyes et du 1er arrondissement du service spécial de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine, est attaché en outre au service des études et travaux du chemin de fer de Doulevant à la ligne de Paris à Belfort (Direction de Doulevant à Bar-sur-Aube).

1er *août.* — L'arrêté du 6 janvier 1882 par lequel MM. **Berget** et **Humbert**, ingénieurs ordinaires, ont été mis à la disposition du gouvernement bulgare est et demeure rapporté.

Idem. — M. **Humbert**, ingénieur ordinaire de 3e classse, chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles, est chargé, dans le département de Loir-et-Cher, des services ci-après désignés, savoir :

Service ordinaire de l'arrondissement de Blois ; 3e arrondissement de la 3e section de la navigation de la Loire ; 4e arrondissement de la 2e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat ; 4e arrondissement (ligne de Blois à Vendôme, 1re section) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Ponton d'Amécourt** ; 2e arrondissement (ligne de Romorantin à Blois — 2e section) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Violet-Dubreil**. M. **Humbert** remplacera M. **Heude**, appelé précédemment à une autre destination.

Idem. — M. **Müntz**, ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la compagnie des chemins de fer de l'Est, est chargé, en restant au service de la compagnie, du 8e arrondissement (rectification du tracé du chemin de fer stratégique de Nancy à Vézelise et à Mirecourt, section comprise entre Nancy et Pont-Saint-Vincent) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**.

M. **Müntz**, résidera à Nancy.

Idem. — La station de bifurcation de Bergonce est distraite de la 1re section (M. **Faraguet**) du service des études et travaux des chemins de fer de Marmande à Mont-de Marsan et rattachée à la 2e section du même service (M. **Perreau**).

La limite des deux sections ci-dessus désignées, actuellement fixée au point de jonction (du côté de Roquefort), de la ligne de Marmande à Mont-de-Marsan avec celle d'Auch à Bazas, est reportée à l'entrée de la station de Bergerac, du côté de Casteljaloux.

1er *août*. — M. **Kopp**, ingénieur en chef de 2e classe, cesse d'être considéré comme étant en congé renouvelable. Il restera chargé jusqu'à nouvel ordre de la mission spéciale qui lui a été confiée pour l'étude des chemins de fer austro-hongrois et allemands.

Idem. — La résidence de M. **Delaly**, ingénieur auxiliaire de 3e classe, chargé du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Bonneau du Martray**, est transférée d'Épinac à Autun.

2 *août*. — M. **Tavera**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de la Somme, du service ordinaire de l'arrondissement de Péronne et du 2e arrondissement du service du canal du Nord sur Paris, est chargé, dans le département du Puy-de-Dôme, à la résidence de Clermont-Ferrand, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre et du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Allier, en remplacement de M. **Michaut**, appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Rabel**, ingénieur ordinaire de 1re classe, mis à la disposition de M. le Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, est chargé, à la résidence de Paris, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Denis et du 1er arrondissement, 1re section, du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord en remplacement de M. **Fabre**, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. **Cadart** (Gaston), ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé des fonctions de sous-chef du cabinet du Ministre des Travaux Publics, est chargé, à la résidence d'Arras, du 1er arrondissement (section comprise entre le canal de la Haute-Deule et Ham par Péronne) du service des études du canal du Nord sur Paris.

Idem. — M. **Cadart** (Gaston), ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence d'Arras, du 1er arrondissement du service des études du canal du Nord sur Paris, est autorisé à visiter les ouvrages de navigation intérieure exécutés en France et à l'étranger et particulièrement aux États-Unis, conformément aux instructions qui lui seront données à cet effet par l'ingénieur en chef du canal du Nord sur Paris.

(*Décret* 7 *août*). — M. **Varroy**, Sénateur, ingénieur en chef de 1re classe, est démissionnaire des fonctions de Ministre des Travaux Publics.

7 *août*. — M. **Stœcklin**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire des Bouches-du-Rhône, est chargé en outre des études et travaux des chemins de fer de Valdonne à Fuveau

et de Salon à la Calade par Lambesc; et du contrôle des travaux des lignes de Marseille à Lestaque, de Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières; de Marseille à la Madrague-de-Podestat et à Mazargues; et d'Arles à la Tour-Saint-Louis, en remplacement de M. Hoslin, admis à la retraite.

7 *août.* — Les cinq premiers arrondissements d'ingénieur ordinaire du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Gautié sont réorganisés comme il suit :

1er *Arrondissement.*

Lignes de Vichy à Ambert; d'Ambert à Darsac, section d'Ambert à Arlanc; de Laqueuille au Mont-Dore.

(M. Bouteville, ingénieur ordinaire à Clermont-Ferrand.)

2e *Arrondissement.*

Lignes d'Ambert à Darsac, section d'Arlanc à Darsac, d'un point à déterminer sur la ligne d'Issoire à Neussargues, d'un point à déterminer sur la ligne de Montbrison à Monistrol, 3e section; de Sambadel à Saint-Bonnet le Château.

3e *Arrondissement.*

Lignes de Saint-Éloi à Pauniot, section de Saint-Éloi au col de Gouttières; raccordement de cette ligne à la ligne de Montluçon à Eygurande.

(M. Rathonis, ingénieur auxiliaire à Clermont-Ferrand.)

M. Rathonis, sera attaché en outre au service des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle (section comprise entre Clermont et le Chavanon) et de l'embranchement de Vendes (de l'origine au piquet 14 800 mètres).

4e *Arrondissement.*

Ligne d'un point à déterminer sur la ligne d'Issoire à Neussargues à un point à déterminer sur la ligne de Montbrison à Monistrol (1re et 2e sections de la ligne d'Issoire à Neussargues à la ligne d'Ambert à Darsac.

M. Pirayre, sous-ingénieur, déjà chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude.

5e *Arrondissement.*

Lignes de Vichy à Cusset; de Saint-Éloi à Paunlat (section du col de Gouttières à Paunlat.

(M. **Pouchon**, sous-ingénieur, à Clermond-Ferrand.)

Il n'est rien modifié à la composition des 6e et 7e arrondissements, qui demeurent respectivement confiés à MM. **Bachélerie** et **Charron**, conducteurs faisant fonctions d'ingénieur.

7 *août.* — M. **Chemin**, ingénieur ordinaire, répétiteur des cours de construction, est nommé professeur adjoint, chargé du cours de procédés généraux de construction à l'École des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Guillemain.**

12 *août.* — M. **Choquet**, ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Paris, est nommé chef de cabinet du Ministre des Travaux Publics.

Idem. — M. **Crahay de Franchimont**, ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service des travaux hydrauliques du port de Rochefort, est attaché, à la résidence de Rochefort, au service maritime du département de la Charente-Inférieure et à la 1re section, — 1er arrondissement du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, en remplacement de M. **Polony.**

16 *août.* — M. **Martin**, ingénieur en chef de la compagnie des chemins de fer de l'Est, est chargé, à la résidence de Paris, du 6e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Demouy** (ligne stratégique de Brie-Comte-Robert à Ozouer-les-Voulgis). Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — La ligne de Bussière-Galant à Saint-Yrieix, réunie, par arrêté du 15 décembre 1881, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Roman**, est rattachée au 3e arrondissement du service (M. **Mouret**, ingénieur ordinaire).

22 *août.* — M. **Bonneau**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur, chargé, dans le département du Nord, du service ordinaire de l'arrondissement d'Avesnes et attaché au service d'observations hydrométriques et d'annonce des crues des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser et au service de la navigation entre la Belgique et Paris, est chargé en outre du 4e arrondissement (ligne d'Avesnes à Solre-le-Château) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Doniol**, et attaché au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Salle**, appelé à une autre destination.

22 *août*.— M. **Meunier**, ingénieur ordinaire de 1re classe en congé renouvelable, est chargé du service ordinaire et maritime de la 1re circonscription du département d'Oran; du service des études du chemin de fer d'Oran à Tlemcen; du contrôle des travaux du chemin de fer du Tlélat à Sidi-bel-Abbès avec prolongement sur Ras-el-Ma; du contrôle de l'exploitation des lignes d'Alger à Oran, section comprise dans le département d'Oran; du Tlélat à Sidi-bel-Abbès et d'Arzew à Saïda, en remplacement de M. **Genty**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

24 *août*. — M. **Delestrac**, inspecteur général de 2e classe, admis, par décret du 20 mai, à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 25 mai 1882, et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'au 1er septembre, est prolongé dans cette situation jusqu'au 1er novembre 1882.

Idem. — Un service spécial est créé pour le contrôle des travaux du chemin de fer de Souk-Ahras à Ghardimaou.

M. **Dormoy**, ingénieur en chef de 2e classe, déjà chargé du service de la circonscription de Bône, est chargé en outre du service ci-dessus créé.

MM. **Burger**, ingénieur ordinaire à Bône, et **Raffinaud**, conducteur de 2e classe, déjà attachés au service de la circonscription de Bône, sont attachés en outre au service du contrôle des travaux de la ligne de Souk-Ahras à Ghardimaou.

26 *août*. — M. **Callon**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement du Mans et attaché au service de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Aron**, est chargé en outre de l'intérim du 4e arrondissement de ce dernier service, en remplacement de M. de **Tavernier**.

4 *septembre*. — M. **Fournié**, ingénieur en chef de 2e classe, chargé par décisions des 16 avril 1881 et 22 mai 1882, de préparer la publication des documents relatifs aux missions transsahariennes de MM. **Flatters**, **Choisy** et **Pouyanne**, sera considéré comme étant, pour cet objet, en mission spéciale sans traitement.

L'effet de cette disposition remontera au 1er avril 1881. La mission de M. **Fournié** devra d'ailleurs prendre fin à dater du 1er mars 1883, époque à laquelle l'Administration se trouvera en mesure de publier les documents relatifs aux missions transsahariennes.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

28 *juillet* 1882. — M. **Klein**, Seine-et-Oise, service des études et travaux du chemin de fer de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges.

31 *juillet*. — M. **Jacquemain**, Loiret, service des études et travaux des chemins de fer d'Auxerre à Gien et Trignères à Clamecy.

Idem. — M. **Raffin**, Yonne, service des chemins de fer d'Auxerre à Gien et de Trignères à Clamecy.

1er *août*. — M. **Thumin**, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Dieudonné**, Ariège, service des études et travaux des chemins de fer des Pyrénées centrales.

Idem. — M. **Audibert**, Basses-Alpes, service des études et travaux du chemin de fer d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx.

10 *août*. — M. **Pellaroque**, Corrèze, service ordinaire.

Idem. — M. **Valard**, Vienne, service du chemin de fer de Loudun à Châtellerault.

11 *août*. — M. **Lemeunier**, Calvados, service des études et travaux des chemins de fer de Dives à Dauville, de Fougères à Vire, etc.

12 *août*. — M. **Janson**, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.

16 *août*. — M. **Leau**, Deux-Sèvres, service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers à Bressuire.

17 *août*. — M. **Lacan**, Cantal, service ordinaire.

Idem. — M. **Bigeard**, Vosges, service ordinaire.

18 *août*. — M. **Luret**, détaché au service des travaux publics de la Cochinchine.

22 *août*. — M. **Bélaval**, Lot-et-Garonne, service des études et travaux des chemins de fer de Marmande à Casteljaloux, etc.

24 *août*. — M. **Varlet**, attaché au service municipal de la ville de Roubaix.

2° AVANCEMENTS.

3 *août* 1882. — M. **d'Erneville**, conducteur de 3e classe, détaché au service des travaux du Sénégal, est élevé à la 2e classe de son grade.

18 *août*. — M. **Broma**, conducteur de 3e classe au service des travaux publics de la Cochinchine, est élevé à la 2e classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

18 *août* 1882. — Sont mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être détachés au service des travaux publics de la Cochinchine, les agents ci-après désignés, savoir :

Idem. — M. **Broma**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire de Seine-et-Oise.

Idem. — M. **Fuynel**, conducteur de 4e classe, au service de chemins de fer dans le département du Jura.

Idem. — M. **Grandidier**, conducteur de 4e classe, au service de chemins de fer dans le département de Meurthe-et-Moselle.

Idem. — M. **Hères**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Indre.

Idem. — M. **Labadens**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — Sont mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être détachés au service des travaux pénitentiaires de la Nouvelle-Calédonie, les agents ci-après désignés, savoir :

Idem. — M. **Houette**, conducteur de 4e classe dans le département du Cher, au service du canal du Berry.

Idem. — M. **Védel**, conducteur de 4e classe dans le département du Tarn, au service du chemin de fer d'Albi au Vigan.

22 *août*. — M. **Cramoisan**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire de la Seine-Inférieure, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine pour être attaché au service municipal de la ville de Paris.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° DISPONIBILITÉ.

31 *juillet* 1882. — M. **Mornas**, conducteur de 3e classe au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe dans le dépar-

tement de la Mayenne est mis en disponibilité pendant six mois pour raisons de santé.

12 *août*. — M. **Georges**, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de l'Ain est mis en disponibilité pour raisons de santé pendant six mois.

5° DÉMISSIONS.

31 *juillet* 1882. — Est acceptée la démission de M. **Balland**, conducteur de 3e classe, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, dans le département de l'Aisne.

22 *août*. — Est acceptée la démission de M. **Duthil**, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Cœuret**, conducteur de 1re classe, détaché au service vicinal du département des Côtes-du-Nord.	1er août 1882.
M. **Bouru**, conducteur principal au service des études et travaux des chemins de fer d'Eymoutiers à Meymac dans le département de la Haute-Vienne.	2 août 1882.
Il est maintenu en fonctions jusqu'au 1er septembre 1882.	
M. **Agis**, conducteur de 2e classe, au service de la 3e section de la navigation de la Seine (2e division), dans le département de l'Eure.	19 août 1882.
M. **Bleinc**, conducteur principal chargé des fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Serres, dans le département des Hautes-Alpes, est admis à la retraite.	20 août 1882.
Il est maintenu en fonctions jusqu'au 31 décembre 1882.	
M. **Gontier**, conducteur de 3e classe en congé illimité.	22 août 1882.
M. **Chaulet**, conducteur principal au service ordinaire du département de la Gironde.	1er sept. 1882.
M. **Poisson**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.	16 sept. 1882.
M. **Pinchard**, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Hérault.	22 sept. 1882.

M. **Rousseau**, conducteur de 3e classe en congé illimité. . . . . 28 sept. 1882.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Artaud**, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes. .	8 juillet 1882.
M. **Lapeyrère**, conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service du chemin de fer de Marmande à Casteljaloux. .	10 juillet 1882.
M. **Castillon**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées. .	14 juillet 1882.
M. **Gibault**, conducteur de 4e classe en congé illimité.	20 juillet 1882.
M. **Dubois**, conducteur de 3e classe, attaché dans le département d'Ille-et-Vilaine au service du canal d'Ille-et-Rance.	28 juillet 1882.
M. **Dinse**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département du Gers.	7 août 1882.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *juillet*. — M. **Perrier**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Fougères à Vire, dans le département du Calvados, passe, dans le département de la Manche, au service des études et travaux du chemin de fer de Carentan à Carteret.

Idem. — M. **Benoist**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Manche, passe dans le département du Calvados, au service des études et travaux du chemin de fer de Fougères à Vire.

Idem. — Le personnel attaché au service d'études et travaux et de contrôle de travaux de chemins de fer précédemment confié à M. l'Ingénieur en chef **Margot**, est réparti ainsi qu'il suit entre les services de chemins de fer confiés à M. l'Ingénieur en chef **Koziorowicz**, et à M. l'Ingénieur en chef **Guinard**.

1° Service de M. **Koziorowicz**, Ingénieur en chef à Annecy.

(Lignes d'Annecy à Annemasse ; d'Albertville à Annecy; de la Roche à Cluses ; de Cluses à Chamonix ; de Collonges à Thonon et à Saint-Gingolph.)

Département de la Savoie.

Deux emplois de conducteur.

Département de la Haute-Savoie.

Conducteurs.

MM. **Lecorbeiller** (Alfred)	1re classe.
Bellon (François)	—
Terra (Auguste)	—
Donnadieu (Jean)	2e classe.
Rocque (Léon).	—
Collonge (Pierre)	3e classe.
Tulçon (Louis)	—
Barut (Jules)	4e classe.
Gérard (Pierre)	—

2° Service de M. **Guinard**, Ingénieur en chef à Chambéry. (Lignes de Moutiers à Albertville et de Moutiers à Aoste.)

Département de la Savoie.

Conducteurs.

MM. **Mistral** (Jean)	2e classe.
Meugnot (Achille)	3e classe.

28 *juillet.* — M. **Ganier**, conducteur de 4e classe au service de la 4e section du canal de l'Est, dans le département des Vosges, passe, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Chiers.

Idem. — M. **Duvent**, conducteur de 4e classe au service de la 5e section du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône, passe, dans le département de la Marne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Oiry à Vouziers,

Idem. — M. **Béquet**, conducteur de 1re classe, détaché en Cochinchine et remis à la disposition du Département des Travaux Publics est attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Auch à Lannemezan.

29 *juillet.* — M. **Laureaux**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Châtel**, dans le département du Doubs, est chargé, dans le département de la Meuse, à la résidence de Verdun, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, du 3e arrondissement (ligne de Baroncourt à Étain) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**, et attaché au service du contrôle des travaux des chemins de fer de l'**Est**.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

31 *juillet.* — M. **Rossi** (Jérôme), conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Corse, passe, dans le département de Constantine, au service ordinaire (circonscription de Bône).

Idem. — M. **Costes**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département du Lot, passe au service ordinaire du département de la Corrèze.

1er *août.* — M. **Campagne**, conducteur de 3e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes, dans le département de la Drôme, passe, au service des études et travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte par Valréas (même département).

Idem. — M. **Sauvage**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes (même département).

Idem. — MM. **Génot**, conducteur de 1re classe et **Charton**, conducteur de 3e classe, attachés, dans le département de la Meuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier, sont attachés au service des études et travaux du chemin de fer de Brienne à Sorcy par Joinville et Gondrecourt.

Idem. — M. **Roulland**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Manche, passe au service maritime du même département.

1er *août.* — M. **Bertier**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Marne, au service des études et travaux du chemin de fer de Reims à Dun-sur-Meuse, passe, dans le département des Ardennes au même service.

7 *août.* — M. **Hardy**, conducteur de 3e classe, au service de la 1re section du canal de l'Est, dans le département des Ardennes, passe, dans le département de la Meuse, au service du canal de la Chiers.

9 *août.* — M. **Jouvion**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Port-de-Piles à Preuilly, dans le département d'Indre-et-Loire passe, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à la Châtre.

Idem. — M. **Genevée**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Mamers à Mortagne, dans le département de l'Orne, passe, dans le département de l'Aube, au service de la navigation de la Seine (1re section — 1re division).

10 *août.* — M. **Léonetti**, conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Corse, au service des chemins de fer d'Ajaccio à Bastia, passe au service ordinaire (même département).

Idem. — M. **Foissotte**, conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de l'Est (5e section), passe au service du canal d'Allan à la Saône (même département).

11 *août.* — M. **Rocheteau**, conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service des études et travaux du chemin de fer de Troyes à Brienne, passe, dans le département de la Charente-Inférieure, au service du canal de Marans à Brault.

Idem. — M. **Andrieux**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux des chemins de fer de Saint-Sébastien à Guéret, etc., passe au service ordinaire du département de l'Oise.

16 *août.* — M. **Lacassagne**, conducteur de 4e classe au service des voies navigables du Nord, passe au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

17 *août.* — M. **Grelier**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Loire-Inférieure, passe, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division).

Idem. — M. **Tacussel**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Vaucluse, au service des études du canal d'irrigation du Rhône, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Rolland**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de Vaucluse, passe au service des études et travaux des chemins de fer d'Apt à Volx (même département).

Idem. — M. **Landelle**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gers au service des études et travaux du chemin de fer d'Auch à Lannemezan, passe, dans le département des Hautes-Pyrénées au même service.

Idem. — M. **Raison**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Marne, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — M. **Carbonnier**, conducteur de 2e classe attaché dans le département du Cher au service des études et travaux du chemin de fer de Châteauroux à Montluçon, passe au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

22 *août.* — M. **Humblot**, conducteur de 4e classe détaché au service vicinal du département de l'Aisne, est attaché au service du canal de l'Oise à l'Aisne (même département).

22 *août*. — M. **Rivière**, conducteur de 4e classe attaché dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux des chemins de fer de Mamers à Mortagne, passe, dans le département de la Seine, au contrôle de l'exploitation du réseau de l'Ouest.

Idem. — M. **Tourbiez**, conducteur de 2e classe, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Mayenne, de la Sarthe, etc., passe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

Idem. — M. **Lemâne**, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, passe, au service de la navigation de la Seine (3e section — 1re division, même département).

Idem. — M. **Gâteau**, conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Sarthe au service des études et travaux des chemins de fer de Mamers à Mortagne, de Mortagne à Mézidon, etc., passe dans le département de la Seine, au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Idem.— M. **Musseau**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

Idem. — M. **Chomer**, conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service de la 5e section du canal de l'Est, passe, dans le département des Vosges, au service des études et travaux du canal de Dombasle à Saint-Dié.

Idem. — M. **Dubois**, conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, passe au service ordinaire du département d'Oran.

24 *août*. — Est rapporté l'arrêté du 22 juin 1882, par lequel M. **Lazuttes** a été nommé conducteur de 4e classe et détaché à l'administration des chemins de fer de l'État.

Idem. — M. **Baumann**, conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service des études et travaux des chemins de fer d'Orléans à Rouen, passe dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer d'Houeilles à Mont-de-Marsan.

L'Éditeur-Gérant : Dunod.

3887 — Paris. Imp. Laloux fils et Guillot, 7, rue des Canettes.

LOIS

(N° 505)

[20 juin 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Bazas à Auch, comprise entre Bazas et Eauze.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la première section du chemin de fer de Bazas à Auch, comprise entre Bazas et Eauze, et passant par ou près Captieux, Lapeyrade et Gabarret.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3.— Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Gironde, dans sa délibération du 25 janvier 1882, de payer à l'État une subvention égale au tiers de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne désignée à l'article 1er sur le territoire dudit département.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général des Landes, dans sa délibération du 26 avril 1881, de payer à l'État une subvention égale au tiers de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de ladite ligne sur le territoire du département.

Enfin, il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Gers, dans sa délibération du 16 septembre 1881, de payer à l'État une subvention égale aux deux cinquièmes de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la même ligne sur le territoire du département.

Art. 4.— Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du ministère des travaux publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses, le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 506)

[22 juin 1882.]

Loi qui autorise le Ministre des Travaux Publics à assurer l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer construites ou rachetées par l'État et non concédées.

Art. 1er. — En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer construits par l'État et non concédés, le Ministre des Travaux Publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire de celles des vingt-cinq lignes ou sections de ligne ci-après désignées dont la mise en exploitation aura lieu effectivement avant le 31 août 1882, savoir :

	Kilom.
Clisson à Cholet	37
Aubusson à Felletin	10
Sarlat à Siorac (section de la ligne de Saint-Denis-lez-Martel au Buisson)	26
Port-Boulet à Chinon (section de la ligne de Port-de-Piles à Port-Boulet)	13
Auray à Quiberon	26
Dives à Beuzeval (section de la ligne de Dives à Deauville)	2
Villers à la ligne de Pont-l'Évêque à Trouville (section de la ligne de Dives à Deauville)	8
Niort à Montreuil-Bellay, avec embranchement sur Montcoucour	117
Chinon à l'Isle-Bouchard	16
Pompey à Nomeny	21

	kilom.
Lens à Bauvin-Provin (section de la ligne de Lens à Armentières)	14
La Trinité à Orbec	13
Lunéville à Gerbeviller	10
Saint-Laurent-de-la-Prée à la pointe de la Fumée	7
Bastia à Casamozza (section de la ligne de Bastia à Corte)	22
Nouaillé à Chauvigny (section de la ligne de Nouaillé au Blanc)	19
Favières à Frenelle (section de la ligne de Colombey à Frenelle)	19
Vieilleville à Bourganeuf	20
Romorantin à Saint-Claude Vineuil (section de la ligne de Romorantin à Blois)	39
Raccordement, près Elbeuf, des lignes d'Elbeuf à Rouen (Saint-Sever) et de Serquigny à Rouen	2
Condé à Segré (section de la ligne de Nantes à Segré)	20
L'Isle-Bouchard à Port-de-Piles (section de la ligne de Port-de-Piles à Port-Boulet)	20
Angers à la Flèche	44
Bas-Évette à Giromagny	7
Raccordement des gares de Saint-Germain en Laye	3
TOTAL	335

Il pourvoira à cette exploitation à l'aide des moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor. Il acquerra, si besoin est, le matériel roulant, le mobilier des gares, l'outillage et les approvisionnements nécessaires.

Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire; dans le cas où le ministre passerait des traités pour assurer ladite exploitation, ces traités expireront nécessairement au plus tard le 31 décembre 1882.

Art. 2. — Il sera fait face à la dépense d'acquisition du matériel roulant et des autres objets mobiliers à l'aide des ressources extraordinaires inscrites au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Art. 3. — Les traités qui ont été passés pour l'exploitation provisoire de lignes ou sections de ligne comprises dans les lois des 27 juillet 1880, 7 janvier, 22 août et 23 septembre 1881, pourront être prorogés, s'il y a lieu, par le Ministre des Travaux Publics. Ils expireront nécessairement le 31 décembre 1882.

Art. 4. — Il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des ressources inscrites au budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exploitation provisoire

des chemins de fer exécutés par l'État (chapitre XIX du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882).

. . . .

(N° 507)

[30 juin 1882.]

Loi qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire pour des travaux destinés à alimenter les canaux de Briare et du Centre.

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, en addition aux crédits alloués par la loi de finances du 29 juillet 1881, un crédit extraordinaire de 600 000 fr., qui sera inscrit au chapitre XVIII *bis* (*Travaux destinés à l'alimentation des canaux de Briare et du Centre*).

Art. 2. — Il sera pourvu au crédit extraordinaire ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1882.

. . . .

DÉCRETS

(N° 508)

[10 mars 1882.]

Rectification des pentes du chemin vicinal ordinaire n° 9 (Landes).

Décret du Président de la République française :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la rectification des pentes du chemin vicinal ordinaire n° 9, de Maisonnave à Longuet, aux abords du passage inférieur dit *de Areillats*, sur le chemin de fer de Dax à Puyôo (Landes), conformément aux indications du plan présenté par la compagnie, le 25 février 1881, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

L'expropriation de ces terrains devra être terminée dans un délai de deux ans.

(N° 509)

[13 mars 1882.]

Établissement du canal de l'Oise à l'Aisne. — Prise de possession de terrains.

Décret du Président de la République française (contre-signé par le Ministre des Travaux Publics), portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du canal de l'Oise à l'Aisne, de plusieurs parcelles de terrains non bâties, sises au territoire des communes de Pont-Saint-Mard, Crécy-au-Mont, Auffrique-et-Nogent, Anizy-le-Château et Vauxillon (Aisne), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur les plans parcellaires annexés au présent décret.

(N° 510)

[29 mars 1882.]

Reconstruction de la porte et des ponts Saint-Pierre à Besançon (Doubs).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée la reconstruction de la porte et des ponts Saint-Pierre, à Besançon (Doubs), route nationale n° 83, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date des 9-14 juin 1881, mais sous la réserve que la largeur prévue pour les ouvrages à reconstruire sera portée de douze à quatorze mètres.

2° La dépense à la charge du Trésor, montant à trois cent mille francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 511)

[20 avril 1882.]

Rectification de la route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire.

Décret du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire :

1° Aux abords du hameau de la Roche-de-Baix (Ardèche), sur 373 mètres ;

2° A l'entrée de Baix, sur 453 mètres ;

3° Entre le point 95k,700 et le hameau de Pontanies-de-Rochemaure, sur 722m,50.

4° A la sortie de Rochemaure, sur 525m,30.

Ladite rectification sera exécutée conformément aux lignes rouges du plan annexé au présent décret.

Les tronçons abandonnés de la route demeureront déclassés du jour où les parties rectifiées auront été livrées à la circulation.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 55 000 francs, sera imputée

sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la rectification des routes nationales.

Art. 3. — L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 4. — Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 512)

[21 avril 1882.]

Ligne de Rouen au Havre. — Établissement d'une gare maritime et de voies de raccordement.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare maritime et de voies de raccordement destinées à relier la gare de triage de Graville-Sainte-Honorine, d'une part, avec ladite gare maritime, d'autre part, avec les voies du quai Colbert, au Havre (Seine-Inférieure), ligne de Rouen au Havre, conformément aux indications générales du plan de l'avant-projet dressé, le 11 août 1881, par l'ingénieur de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lequel plan restera annexé au présent décret, et sous la condition que la superficie de la gare maritime devra se rapprocher de huit hectares ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841. Ces terrains seront incorporés au réseau des chemins de fer de l'Ouest.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 513)

[24 avril 1882.]

Bac de Dives (Calvados). — Approbation de tarif.

Décret du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Dives, sur la Dives, communes de Dives et de Cabourg (Calvados).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, les magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication desdits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits de péage à percevoir au bac de Dives, dans les communes de Dives et de Cabourg, sur la Dives.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne à pied, non chargée ou chargée d'un poids audessous de 50 kilogrammes. 0f,15

Le batelier devra passer sans aucun délai toute personne qui se présentera isolément, sans que, dans aucun cas, cette dernière soit obligée d'assurer au passeur une somme supérieure à celle ci-dessus fixée.

Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme, et d'un poids de 50 kilogrammes. 0 05

Par chaque poids de 10 kilogrammes excédant. 0 02

(Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.)

Pour le passage d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise. 0 50

Pour le passage d'un cheval ou mulet chargé. 0 15

Pour le passage d'un cheval ou mulet non chargé. 0 10

Pour le passage d'un âne chargé ou d'une ânesse chargée. 0 10

Pour le passage d'un âne non chargé ou d'une ânesse non chargée. 0 06

Pour cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage. 0 06

Pour bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente. 0 12

Pour veau ou porc. 02

Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou de dindons. 0 01

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.

Les conducteurs des chevaux, mulets, bœufs, ânes, etc. 0f,15

S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint à passer isolément, dans le bac, les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans ce tarif, que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de. 0 50

Pour le passage d'une voiture suspendue, à deux roues, celui du cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux et le conducteur. 0 60

Pour le passage d'une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets y compris le conducteur.. . . . . 1 10

Pour le passage d'une voiture suspendue à quatre roues, du cheval ou mulet, et du conducteur. 0 80

Les voyageurs payeront séparément, par tête, le prix dû par une personne à pied.

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée d'un seul cheval, ou mulet ou deux bœufs, y compris le conducteur. 0f,50

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets ou quatre bœufs y compris le conducteur. 0 65

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets et le conducteur 0 85

Pour le passage d'une charrette à vide, le cheval et le conducteur . . . 0 40

Pour le passage d'une charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur. . 0 40

La même à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur.. . . . . 0 30

Pour le passage d'une charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou ânesse, et le conducteur. 0 35

Pour une charrette chargée, un cheval et le conducteur. 0 65

Pour une charrette chargée, deux chevaux et le conducteur. 0 90

Pour une charrette chargée, trois chevaux et le conducteur. 1 35

Pour une charrette à vide, attelée d'un seul cheval, et le conducteur . 0 45

Pour une charrette chargée, de deux chevaux ou bœufs, et le conducteur.. . . . . 0 70

Pour une charrette à vide. 0 45

Il sera payé par chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et, pour un âne ou ânesse, le droit fixé pour les ânes ou ânesses non chargés.

Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément, que lorsque le conducteur lui assurera au moins une recette de 0f,80.

Dans le temps des hautes eaux, le payement du droit sera double.

Les droits portés au tarif ci-dessus seront augmentés de moitié lorsque le service se fera de nuit.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 514)

[3 mai 1882.]

Rachat du péage sur le port d'Issau (Gironde).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique le rachat du péage sur le port d'Issau (Gironde);

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par les communes de Cantenac et de Margaux de concourir respectivement pour deux mille francs chacune à la dépense totale du rachat, évaluée à 12 000 francs, et de payer une subvention annuelle de 200 francs pour l'entretien du port;

3° Le surplus de la dépense, soit 8 000 francs, sera prélevé sur les fonds de la première section du budget (*Entretien et grosses réparations des ports maritimes*).

(N° 515)

[3 mai 1882.]

Établissement du chemin de fer de Colombey à Frenelle-la-Grande. Prise de possession de terrain.

Décret du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Colombey à Frenelle-la-Grande, de plusieurs parcelles de terrains non bâtis, sises au territoire de la commune de Vandeléville (Meurthe-et-Moselle), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur le plan annexé au présent décret.

(N° 516)

[19 mai 1882.]

Décret qui supprime une réserve établie pour la reproduction du

poisson dans les communes de Bonny, Ousson, Beaulieu et Châtillon (Loiret).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics ;

Vu le décret du 2 avril 1880, rendu en conformité des dispositions de l'article 1er de la loi du 31 mai 1865 et fixant les parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservées pour la reproduction du poisson pendant une durée de cinq années.

Vu la pétition, en date du 12 août 1880, par laquelle les habitants de la commune de Bonny-sur-Loire demandent la suppression de la réserve établie sur la partie de la Loire qui baigne le territoire de cette commune et comprenant tout le parcours du fleuve entre les communes de Neuvy (Nièvre) et d'Ousson (Loiret) ;

Vu les délibérations prises par le conseil municipal de Bonny le 15 août 1881 et par le conseil général du Loiret le 24 du même mois, à l'effet d'obtenir la suppression de cette même réserve ;

Vu le rapport des ingénieurs du service de la Loire (deuxième section) en date des 31 janvier et 11 février 1882 ;

Vu l'avis du Préfet du Loiret du 29 mars suivant ;

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. — La partie de la Loire ainsi délimitée : « De la limite « supérieure du département du Loiret, sur la rive droite, et de la « borne kilométrique n° 234, sur la rive gauche, aux bornes kilo- « métriques nos 6 sur la rive droite et 240 sur la rive gauche « (communes de Bonny, Ousson, Beaulieu et Châtillon), » cessera de faire partie des réserves établies pour cinq années, en vue de la reproduction du poisson, par le décret du 2 avril 1880.

. . . .

(N° 517)

[20 mai 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française :

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 5 octobre 1881, 4 et 25 janvier et 15 février 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État, entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet d'installation d'un poste d'aiguilleur du système *Saxby* et *Farmer* à la gare d'Amiens, présenté le 31 janvier 1881, avec un détail estimatif montant à.	17 360f,00
Projet de construction d'un étage au-dessus du bureau du chef d'atelier des voitures et d'un étage au dessus des magasins de ce service, à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	39 312 00
Projet d'établissement d'un bout de voie destiné à desservir l'usine à gaz, à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	4 256 10
Projet de pose d'une double traversée oblique des voies principales à la gare de Roubaix, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	12 344 00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de rétablissement de la passerelle de la rue Damrémont, à Boulogne, présenté le 3 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	11 200 00
Ensemble.	84 572f,10

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs, ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de

la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 518)

[30 mai 1882.]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour le payement du personnel des Ponts et Chaussées du département de Constantine.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur les fonds de l'exercice 1882, budget ordinaire, première section, chapitre XXXIII *ter* (*Personnel des travaux publics en Algérie*), article 1er (*service des Ponts et Chaussées*), un crédit supplémentaire de 45 100 francs, applicable au payement du personnel des Ponts et Chaussées du département de Constantine.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par le département de Constantine.

. . . .

(N° 519)

[30 mai 1882.]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par la Compagnie des Chemins de fer du Midi pour la construction de diverses lignes.

Le Pésident de la République française,

. . . .

Vu la déclaration du receveur central du département de Seine, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 1er mai 1882, par

compagnie des chemins de fer du Midi, une somme de 4 856 250 fr., représentant le montant du terme échu, à cette date, des avances que ladite compagnie s'est engagée à faire à l'État pour la construction de diverses lignes dont elle est concessionnaire;

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 20 mai 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, chapitre XII (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 4 856 250 francs, applicable, dans la proportion suivante, à la construction des lignes de chemins de fer ci-après désignées, savoir :

	francs.
Oloron à Pau	250 000
Mazamet à Bédarieux et Marvejols à Neussargues	2 000 000
Condom à Riscle	650 000
Montauban à Saint-Sulpice	251 250
Saint-Sulpice à Castres	268 750
Puyoô à Saint-Palais	251 250
Tarascon à Aix-les-Bains	506 250
Marmande à Casteljaloux	337 500
Cette à Montbazin	118 750
Moux à Caunes	200 000
Narbonne à Bize	137 500
Mont-de-Marsan à Roquefort	125 000
TOTAL	4 856 250

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer du Midi.

. . . .

(N° 520)

[30 mai 1882.]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1881, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la construction des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 23 mars 1874, qui a rendu définitive la concession faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de Paris-Lyon-Méditerranée, par la convention du 18 juillet 1868, des lignes de Vichy à Thiers de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse, dans les conditions de cette convention, sous certaines réserves;

Vu l'article 4 de cette convention, par lequel ladite compagnie s'engage à verser au Trésor, en seize termes semestriels égaux, pour l'exécution des travaux mis à la charge de l'État dans l'établissement des lignes précitées, une avance de 28 millions de francs.

Vu les décrets en date des 30 janvier, 7 juillet 1877, 17 janvier, 25 juin, 30 novembre 1878, 29 janvier, 10 juillet, 3 décembre 1879, 8 juin, 30 novembre 1880, 1er juin et 2 décembre 1881, portant ouverture au Ministre des Travaux Publics, pour les entreprises dont il s'agit, de crédits montant ensemble à 19 500 000 francs.

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 1er mai 1882, une somme totale de 1 750 000 francs, représentant le douzième terme semestriel, échu à cette date, de l'avance susmentionnée, 28 millions de francs;

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 20 mai 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, chapitre XII (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 1 750 000 francs applicable, dans a proportion suivante, à la construction des chemins de fer de Vichy à Thiers, Thiers à Ambert et Annecy à Annemasse, savoir:

	francs.
Ligne de Vichy à Thiers.	250 000
Ligne de Thiers à Ambert.	625 000
Ligne d'Annecy à Annemasse.	875 000
TOTAL.	1 750 000

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avances faites par la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

. . . .

(N° 521)

[30 mai 1882.]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par la chambre de commerce d'Oran pour l'achèvement du port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 19 juillet 1880, autorisant le gouverneur général de l'Algérie à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce d'Oran d'avancer une somme de 2 500 000 francs pour être affectée à l'achèvement du port d'Oran;

Vu le récépissé délivré le 15 avril 1882, sous le n° 2, par le trésorier-payeur d'Oran et constatant le versement au Trésor par ladite chambre de commerce de 300 000 francs à titre de nouvel acompte sur l'avance susmentionnée de 2 500 000 francs;

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 23 mai 1882.

Décrète:

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, chapitre XX (*Travaux extraordinaires en Algérie*), un crédit supplémentaire de 300,000 francs, applicable aux travaux d'achèvement du port d'Oran.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par la chambre de commerce d'Oran.

. . . .

(N° 522)

[30 mai 1882.]

Décret qui approuve la convention relative à la rétrocession de l'entreprise des tramways de Calais à Guines (Pas-de-Calais.)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret, en date du 25 octobre 1877 (*), déclarant d'utilité publique et concédant au sieur *Cecil Johnson* l'établissement d'un réseau de tramways à traction de chevaux de Calais à Guines ;

Vu la convention, en date du 2 avril 1878, par laquelle le sieur *Johnson* a cédé ses droits à la société anglaise dite *Tramways and general works company limited*, dont le siège social est à Londres, Victoria street, n° 4 ;

Vu la convention passée, le 15 décembre 1881, par laquelle ladite société déclare céder à son tour ses droits à la sociéte dénommée *The Calais tramways company limited;*

Vu les rapports des ingénieurs en date des 31 octobre, 5 novembre 1881 ;

Vu les lettres du Préfet du Pas-de-Calais des 9 novembre 1881 et 11 janvier 1882 ;

Vu la loi du 11 juin 1880, et notamment l'article 10 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention, en date du 2 avril 1878, par laquelle le sieur *Cecil Johnson*, concessionnaire des tramways de Calais à Guines, a cédé ses droits à la société anglaise dite *Tramways and general works company limited.*

Art. 2. — Est également approuvée la convention, en date du 15 décembre 1881, par laquelle la susdite société a cédé ses droits à la société dénommée *The Calais tramways company limited.*

. . . .

(N° 523)

[1er juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de l'Est à l'effet d'obtenir que les travaux à exécuter sur son ancien réseau pour l'établissement d'un service de petite vitesse à la gare de Changis (ligne de Paris à Avricourt) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformé-

(*) *Annales* 1878, p. 1297.

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 22 mars 1882;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A AUTEUIL.

Projet d'établissement d'une marquise sur les quais à voyageurs à la gare de Courcelles-Levallois, présenté le 17 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à 54 000f,00

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

Projet de travaux divers dans la gare de Versailles (Matelots) pour le raccordement des voies du chemin de fer de Grande-Ceinture, présenté le 21 avril 1879, avec un détail estimatif montant à. 800 000 00

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet d'aménagements divers pour le service des ateliers à la gare de Sotteville, présenté le 5 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à 121 000 00

Total. 975 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 526)

[9 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de

la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu le rapport de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des Ponts et Chaussées des 22 février, 15, 22 et 29 mars 1882;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction de deux bâtiments pour appareils *Saxby* et *Farmer* à la gare de Montereau, présenté le 30 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à.	131 320f,00

LIGNE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES A MONTARGIS.

Projet de construction d'un puits avec aqueduc de prise d'eau en Seine à la gare de Corbeil, présenté le 3 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	13 440 00
Projet d'installation d'un pont à bascule et de remplacement d'une plaque tournante à la gare de Boutigny, présenté le 30 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à.	6 664 00

LIGNE DE SAINT-RAMBERT D'ALBON A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement du service des marchandises à la gare de Beaurepaire, présenté le 30 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à.	70 000 00

LIGNE DE DOLE A SALINS.

Projet de construction d'une annexe pour lampisterie et lieux d'aisances au bâtiment des voyageurs de la gare de Grand-Contour, présenté le 14 février 1882, avec un détail estimatif montant à.	1 500f,00

LIGNE DE MONTBÉLIARD A DELLE.

Projet de construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs à la gare de Grandvillars, présenté le 25 février 1882, avec un détail estimatif montant à.	3 900 00
Projet d'établissement de signaux à cloches entre Morvillars et Delle, présenté le 3 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 500 00

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

Projet d'établissement d'une nouvelle voie 4 à la gare de Frasne, présenté le 14 février 1882, avec un détail estimatif montant à.	18 500 00

LIGNE DE BESSÈGES A ALAIS.

Projet d'établissement de marquises aux bâtiments principaux des gares de Bessèges, Robiac et Saint-Ambroix, présenté le 6 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à.	6 800 00
Ensemble.	257 624f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 527)

[9 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soit approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 19 avril 1882 ;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'établissement d'une voie 1 *bis* pour la circulation des trains impairs entre la gare de Conflans et la bifurcation de la ligne de Corbeil à Villeneuve-Saint-Georges, et de prolongement de la voie 2 *bis* entre les mêmes limites (département de la Seine), présenté le 17 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 850 000f,00
Projet des mêmes travaux à exécuter dans le département de Seine-et-Oise, présenté le 25 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	210 112 00
Total.	4 060 112f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 528)

[9 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux à exécuter sur son ancien réseau pour l'extension des gares de triage et l'installation d'ateliers du petit entretien à Dijon-triage-Perrigny (ligne de Paris à Lyon), soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux prescriptions de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 18 janvier et 26 avril 1882 ;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'extension des gares de triage et d'installation d'ateliers du petit entretien à Dijon-triage-Perrigny, présenté le 16 juillet 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 2 585 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs, ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 529)

[9 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau pour l'extension des gares de triage et l'installation d'ateliers du petit entretien à Dijon-triage-Perrigny (ligne de Paris à Lyon) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général des mines et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 18 janvier et 26 avril 1882.

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce, du Conseil d'État entendue.

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'extension des gares de triage et d'installation d'ateliers du petit entretien à Dijon-triage-Perrigny, présenté le 16 juillet 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à . 517 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans le projet dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 530)

[12 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest,

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 29 octobre 1879, 4 février 1880 et 15 mars 1882;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet d'établissement d'une voie de débord et d'allongement de la voie de garage du côté montant, à la gare d'Épône, présenté le 13 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à 48 800f.00

LIGNE DE ROUEN AU HAVRE.

Projet d'établissement de nouvelles voies pour le service des marchandises et de construction d'un dépôt de machines à la gare de Motteville, présenté le 24 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à 220 000 00

Projet d'agrandissement de la gare du Havre et de raccordement avec les quais du port de la partie du côté montant, présenté le 30 avril 1879, avec un détail estimatif montant à 1 850 000 00

LIGNE DE MALAUNAY A DIEPPE.

Projet de modification des aménagements destinés au service des bagages, au départ, à la gare de Dieppe, présenté le 9 janvier 1882, avec un détail estimatif arrêté à la somme de. .	11 560f,00

LIGNE DE PARIS A CAEN.

Projet de rectification du lit de la rivière de l'Orbiquet, présenté le 7 mai 1881, avec un détail estimatif arrêté à la somme de.	34 720 00
TOTAL.	2 145 080f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs, ouvert conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 531)

[12 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie es chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour ue divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient aprouvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux ipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la conention du 3 juillet 1873;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chares du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et s avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 25 janer et 1er, 8 et 13 février 1882;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Comrce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un petit bâtiment pour bureau des employés aux écritures à la gare de Bercy-Nicolaï, présenté le 29 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 5 152f.00

Projet d'agrandissement du bâtiment des bureaux de la petite vitesse et remplacement du réservoir d'eau à la gare de Sens, présenté le 27 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 11 556

Projet de construction d'un abri pour les voyageurs à la gare de Cézy, présenté le 26 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 5 696

Projet d'établissement d'une canalisation et de pose d'appareils pour l'éclairage au gaz de la gare et du dépôt de la Roche, présenté le 24 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 64 400

Projet d'établissement d'une voie de garage impaire à la gare de Taulay, présenté le 27 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 30 960

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'installation de l'éclairage au gaz dans les bureaux et dépendances du service de l'exploitation à la gare de Lyon-Guillotière, présenté le 10 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 6 000

Projet de construction d'une voie de garage à la gare de Pontet, présenté le 23 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 27 000

LIGNE DE CHALON A DOLE.

Projet de rétablissement du ruisseau du Graverot dans la traversée de la gare de Chaussin, présenté le 28 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . . . . 85[illegible]

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'agrandissement du chantier des matériaux de la voie et d'allongement des voies de garage paires à la gare de Lyon-Perrache 2, présenté le 28 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 74 300

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR TARARE.

Projet d'installation, dans l'ancienne remise des voitures, d'un bureau et d'un corps de garde à la gare de Tarare, présenté le 29 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. .	11 480f,00

LIGNE DE GRENOBLE A MONTMÉLIAN.

Projet d'établissement d'une voie d'accès et d'une conduite d'eau à la gare de Domène, présenté le 8 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	[illegible] 00 00

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'établissement de quatre nouvelles voies de service, d'une cour pour futailles vides et d'installation de cinq chariots à bras et de deux chariots à vapeur à la gare de Cette, présenté le 25 février 1881, avec un détail estimatif, modifié le 5 août 1881, montant à.	180 000 00
Ensemble.	449 264f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 532)

[22 juin 1882.]

Décret qui approuve la convention passée avec la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu l'article 3 de la même loi, autorisant le Ministre des Travaux Publics à proroger, s'il y a lieu, les traités qui ont été passés pour l'exploitation provisoire de diverses lignes, au nombre desquelles figure celle de Questembert à Ploërmel;

Vu la convention passée, le 22 juin 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer d'Orléans, pour l'exploitation provisoire des lignes de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon.

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée passée le 22 juin 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer d'Orléans, pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1882 et le 22 juin,

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, ladite compagnie représentée par M. *Andral*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration du 16 juin 1882,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans se charge d'exploiter provisoirement les lignes :

De Questembert à Ploërmel,

D'Aubusson à Felletin,

De Sarlat à Sivrac,

D'Auray à Quiberon,

avec son personnel, ses propres moyens et son matériel, dans les conditions fixées par le cahier des charges et par les conventions qui régissent les concessions de son réseau.

Dans leurs relations avec les villes voisines, les lignes précitées seront traitées comme si elles faisaient partie de la concession de la compagnie d'Orléans. La compagnie renonce, pour leur exploitation, à tout droit de transmission à l'entrée et à la sortie de ces lignes; tous les tarifs à base kilométrique du réseau, généraux, spéciaux, commun, leur sont applicables.

Toutefois, en ce qui concerne ces tarifs, le Ministre aura la faculté de prescrire les modifications qu'il jugera utiles dans l'intérêt public.

Art. 2. — La jonction de service de la ligne de Sarlat à Sivrac avec les lignes de Périgueux à Agen et de Bergerac au Buisson aura lieu dans la gare du Buisson, qui sera agrandie à cet effet.

Art. 3. — Les travaux de premier établissement de toute nature à faire sur les nouvelles lignes, soit dans le présent, soit dans l'avenir, tels qu'agrandissements et installations nouvelles dans les stations, établissement de voies de garage, travaux de consolidation et de parachèvement, et tous autres qui seront reconnus nécessaires par le Ministre, seront exécutés par la compagnie aux frais de l'État, sur projets approuvés.

Les travaux nécessaires pour la réception des nouvelles lignes dans les gares communes du Buisson, d'Auray et d'Aubusson seront également exécutés par la compagnie sur projets approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

Les dépenses faites pour l'agrandissement de la gare du Buisson, en vue de la réception de la ligne de Sarlat à Sivrac, seront remboursées par l'État à la compagnie, dans un délai de trois mois après la production de ses mémoires.

Les dépenses faites pour l'agrandissement des gares d'Auray et d'Aubusson, en vue de la réception des lignes d'Auray à Quiberon et d'Aubusson à Felletin, seront remboursées de même à la compagnie, si, dans un délai de six mois, la convention passée, le 19 mai 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie, n'a pas été ratifiée par les pouvoirs publics.

Si postérieurement à la mise en communauté des gares du Buisson, d'Auray, d'Aubusson et de Questembert, et après exécution des travaux approuvés pour la réception des nouvelles lignes dans lesdites gares, de nouveaux travaux d'agrandissement sont reconnus nécessaires, les dépenses de ces travaux seront partagées entre l'État et la compagnie, dans la proportion des nombres de voyageurs et de tonnes de marchandises à petite vitesse expédiés ou reçus par chaque gare pour l'une ou l'autre des deux parties contractantes. Il est entendu que les voyageurs et les marchandises qui ne feront que passer dans les gares, sans transbordement, ne seront pas compris dans les nombres ci-dessus.

Art. 4. — L'exploitation de chacune des lignes de l'État qui font partie de la présente convention restera, au point de vue du règlement des comptes d'exploitation, indépendante et distincte de l'exploitation des deux réseaux concédés à la compagnie de Paris à Orléans. Il sera ouvert, à cet effet, un compte spécial, qui comprendra :

D'une part, les recettes, de quelque nature qu'elles soient.

D'autre part, les dépenses d'entretien et d'exploitation, y compris le renouvellement des voies; les frais d'administration centrale (déduction faite de tout ce qui concerne le service des titres émis par la compagnie); l'intérêt, au taux moyen des emprunts de l'année, des avances faites par la compagnie pour solder les dépenses courantes, en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation : les versements de la compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance; les impôts, patentes et frais de contrôle; les dépenses relatives aux accidents, pertes, avaries et incendies.

En dehors des dépenses d'exploitation indiquées ci-dessus, il sera attribué à la compagnie une redevance annuelle fixée à forfait à 5 p. 100 du capital dépensé pour l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares, de l'outillage et des approvisionnements des lignes dont il s'agit. Moyennant cette redevance, la compagnie sera tenue de pourvoir à tous les frais de renouvellement. La valeur du matériel roulant employé à l'exploitation de ces lignes sera calculée en multipliant le prix total d'acquisition de l'ensemble des machines et véhicu-

les de chaque nature par le rapport entre le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de même nature sur les lignes de l'État et le nombre de kilomètres parcourus sur l'ensemble des lignes exploitées par la compagnie.

Les dépenses d'exploitation seront autant que possible localisées. Celles qui ne pourraient pas l'être seront évaluées avec les dépenses de même nature effectuées sur les lignes du réseau concédé à la compagnie et ventillées entre celles-ci et les lignes exploitées provisoirement pour le compte de l'État, d'après les règles établies par l'Administration supérieure, sur la proposition de la commission de vérification des comptes instituée par le règlement d'administration publique du 6 mai 1863.

Art. 5. — Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de l'année, arrêté au 31 décembre, sera remis au Ministre des Travaux Publics, le 1er avril au plus tard de l'année suivante, pour être soumis au contrôle de la commission de vérification des comptes.

La compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes portées audit compte, et l'État sera redevable envers la compagnie du montant des dépenses de l'exploitation, sans toutefois que ces dépenses puissent excéder la limite résultant de l'application d'un prix de revient de 2f,50 pour chaque kilomètre parcouru par les trains de toute nature prescrits ou autorisés par le Ministre des Travaux Publics.

La compagnie recevra s'il y a lieu :

1° Une prime d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum ci-dessus indiqué et le prix réel de revient des dépenses d'exploitation ;

2° Une part de bénéfice égale au tiers de la portion de la recette nette qui excédera 5000 francs par kilomètre.

Le calcul sera fait sur l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er.

Art. 6. — L'État sera affranchi de toute participation aux dépenses d'exploitation des gares communes de Questembert, d'Aubusson, du Buisson et d'Auray ; mais les droits de gare, d'enregistrement, de magasinage, les frais de chargement et de déchargement et autres frais accessoires de marchandises expédiées ou reçues par lesdites gares, en destination ou en provenance des lignes désignées à l'article 1er, seront perçus au profit de la compagnie.

Art. 7. — Le péage à percevoir par la compagnie sur le tronc commun compris entre l'aiguille de bifurcation près Sivrac et la gare du Buisson sera réglé conformément au cahier des charges, sauf arrangement ultérieur.

Art. 8. — La présente convention expirera le 31 décembre 1882. Audit terme, la compagnie sera tenue de céder à l'État, si celui-ci le requiert, d'un commun accord ou à dire d'experts, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements affectés aux lignes désignées à l'article 1er. Réciproquement, si la compagnie le requiert, l'État sera tenu d'acquérir lesdits objets dans les mêmes conditions. A la même époque, si elle en est requise par l'État, la compagnie s'engage à continuer l'exploitation jusqu'à concurrence de six mois, dans les conditions insérées au présent contrat.

Art. 9. — Les résultats financiers en gain ou en perte de l'exploitation, par la compagnie d'Orléans, des lignes de l'État exploitées par elle, seront portés, à la fin de l'exercice, au compte exploitation de l'ancien réseau.

Art. 10. — La présente convention sera applicable à la ligne de Questem-

bert à Ploërmel à partir du 1er juillet 1882 et aux autres lignes désignées à l'article 1er à partir du jour où la compagnie en prendra possession. Ce jour sera fixé par décision ministérielle.

En ce qui concerne celles de ces dernières lignes qui ne pourraient être ouvertes à l'exploitation avant le 31 août 1882, la convention serait considérée comme non avenue.

Ar. 11. — Les frais d'enregistrement des présentes, s'il y a lieu, seront payés par l'État.

Approuvé l'écriture :
Signé ANDRAL.
Approuvé l'écriture :
Le Ministre des Travaux Publics,
Signé H. VARROY.

. . . .

(N° 533)

[22 juin 1882.]

Décret qui autorise l'exploitation par l'État de diverses lignes de chemins de fer.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics :

Vu l'article 1er de la loi du 22 juin 1882, qui a autorisé le Ministre des Travaux Publics à assurer l'exploitation provisoire, « à « l'aide des moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor. » de diverses lignes de chemins de fer construites par l'État, à la condition que l'ouverture effective en ait lieu avant le 31 août 1882, et parmi lesquelles se trouvent comprises celles de Clisson à Cholet, de Port-Boulay à Chinon, de Niort à Montreuil-Bellay, avec embranchement sur Moncontour, et de Chinon à l'Ile-Bouchard ; le même article autorisant en outre, si besoin est, l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares, de l'outillage, ainsi que des approvisionnements nécessaires, et disposant que des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire ;

Vu l'article 4 de la même loi, disposant qu'il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des ressources inscrites au budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exploitation provisoire des chemins de fer exécutés par l'État (cha-

pitre XIX du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882) ;

Vu les décrets du 25 mai 1878 qui ont constitué provisoirement un réseau spécial sous la dénomination de *Chemins de fer de l'État* et qui en ont organisé l'administration et le service financier,

Décrète :

Art. 1er. — Les chemins de fer de Clisson à Cholet, de Port-Boulet à Chinon, de Niort à Montreuil-Bellay, avec embranchement sur Moncontour, et de Chinon à l'Ile-Bouchard, seront, à dater du jour qui sera fixé par décision ministérielle et jusqu'à nouvel ordre, exploités par l'administration des chemins de fer de l'État, dans les conditions déterminées par la loi du 22 juin 1882.

Les dispositions des décrets susvisés du 25 mai 1878 sont applicables audites lignes. Les comptes des dépenses et recettes de ces lignes resteront néanmoins distincts de ceux qui se rapportent au réseau racheté en vertu de la loi 18 mai 1878.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 534)

[8 juillet 1881.]

Travaux publics. — Dommage. — Agent de l'État. — Négligence. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Gilles.) — *L'État doit être déclaré responsable de l'accident arrivé à un passant par suite de la négligence des agents de l'Administration qui ont laissé ouverte une excavation sur un chemin de halage.*

Vu le recours formé par le Ministre des Travaux Publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture du Nord du 12 mars 1880, par lequel l'État a été condamné à payer au sieur Gilles, batelier, demeurant à Quesnoy-sur-Deule, une indemnité de 2 000 francs ;

Ce faisant, attendu que si, à la date du 2 novembre 1877, il existait effectivement, par suite des travaux inachevés de l'Administration, une excavation de 40 centimètres carrés à la jonction du chemin de halage et de la passerelle sur le canal de Lille à Roubaix, tout démontre, et la situation de cette excavation placée en dehors du chemin habituel et la blessure contractée par le sieur Gilles, qu'il est absolument impossible que ce soit dans cet endroit que le sieur Gilles se soit donné l'entorse à raison de laquelle il a obtenu l'indemnité susindiquée de 2 000 francs; qu'en négligeant de vérifier ces faits et de tenir compte des invraisemblances du récit du sieur Gilles, le conseil de préfecture a mal jugé ; que, de plus, dans tous les cas, sa sentence devrait être annulée, puisque l'excavation se trouvant, non sur le passage habituel, mais sur la crête même du talus de la berge, endroit où la circulation est interdite, l'État n'est point responsable des accidents qui pourraient arriver sur cette partie de la voie;

Vu les mémoires en défense contenant recours incident présentés pour le sieur Gilles tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi du Ministre des Travaux Publics et faisant droit au recours incident; vu que le mal est devenu aujourd'hui irrémédiable, maintenir la décision attaquée, condamner en outre l'État en 2000 francs de dommages-intérêts et en une rente annuelle et viagère de 600 francs ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII.

Sur les conclusions du Ministre des Travaux Publics, tendant faire déclarer que l'État n'est pas responsable de l'accident survenu au sieur Gilles :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des pièces versées au dossier qu'à la suite des réparations qui avaient été faites à la passerelle sur le canal de Lille à Roubaix, une excavation était restée ouverte sur le chemin de halage sans qu'aucune précaution ait été prise pour prévenir les accidents; que cette négligence est de nature à engager la responsabilité de l'État;

Sur l'évaluation de l'indemnité :

Considérant que le sieur Gilles ne justifie pas que, en tenant compte des aggravations qui seraient survenues dans son état, le conseil de préfecture du Nord ait fait, en fixant à 2 000 francs l'indemnité due par l'État, une évaluation insuffisante du préjudice par lui subi et qu'il n'est pas établi non plus par le Ministre des Travaux Publics, que cette évaluation soit exagérée... (Rejet. État condamné aux dépens.)

(N° 535)

[15 juillet 1881.]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Faillite de la compagnie concessionnaire. — Incorporation dans le réseau d'intérêt général. — Conséquence vis-à-vis du département et de la compagnie. — (Syndicat de la faillite de la Compagnie d'Orléans à Rouen, contre les départements de l'Eure, d'Eure-et-Loir et de Loir-et-Cher.) — *Les lois du 18 mai 1878 et du 31 juillet 1879 ont eu pour effet d'incorporer au domaine national les lignes de chemins de fer énumérées dans ces lois et qui avaient fait l'objet de concessions de la part des départements qu'elles devaient traverser* (1re, 2e et 3e espèces). — *En conséquence, si antérieurement à cette loi, les départements n'ont pas, conformément aux dispositions des cahiers des charges des concessions, fait prononcer la déchéance des compagnies concessionnaires, ils ne peuvent ni demander de dommages, intérêts à ces dernières à raison de ce qu'elles auraient consenti au rachat par l'État d'une partie des lignes concédées* (1re et 2e espèces) *ni confisquer le cautionnement que ces compagnies devaient fournir aux termes de leur cahier des charges* (3e espèce). — *En outre, et depuis la loi du 18 mai 1878 précitée, le Préfet ne pouvait, au nom du département, prononcer la déchéance encourue par les compa-*

gnies, faute de satisfaire à leurs engagements (3e *esp.*). — *Le droit des départements s'est résolu en une indemnité à fixer par des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique.* (*Loi du* 18 *mai* 1878, *art.* 1er, in fine. — 1re *et* 2e *esp.*) (*).

(*) M. le commissaire du Gouvernement Marguerie a donné, dans la première de ces affaires, les conclusions suivantes :

« Au moment où est intervenue la loi du 18 mai 1878, en vertu de laquelle l'État a racheté un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local, la compagnie d'Orléans à Rouen était concessionnaire dans le département d'Eure-et-Loir d'un ensemble de lignes d'intérêt local présentant un développement de 460 kilomètres, Ces 460 kilomètres formaient ce que l'on a appelé les trois réseaux d'Eure-et-Loir qui avaient été constitués par les conventions des 20 février 1868 (97 kilomètres), 20 mai 1870 (283 kilomètres), et 27 avril 1870 (90 kilomètres). Sur ces 460 kilomètres, 150 seulement étaient en exploitation, tandis que, d'après les conventions, tous les travaux d'établissement auraient dû être terminés au plus tard à la fin de l'année 1875.

« La compagnie d'Orléans à Rouen avait incontestablement manqué à ses obligations et elle se trouvait dans l'impossibilité d'y satisfaire : elle était déclarée en état de faillite depuis le 22 mars 1877 ; elle avait encouru la déchéance prévue par le cahier des charges, mais sa déchéance n'avait pas été prononcée.

« La loi du 18 mai 1878 a classé comme chemins de fer d'intérêt général les lignes du premier réseau qui avaient fait l'objet de la convention du 20 février 1868, la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou, qui formait à elle seule le troisième réseau créé par la convention du 27 avril 1870, et trois lignes seulement sur les douze du deuxième réseau concédées le 20 mai 1870, soit en totalité 264 kilomètres.

« Dès le 12 juin 1877, une convention provisoire avait été passée entre le Ministre des Travaux Publics et le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen pour le rachat des droits appartenant à la compagnie sur ces 264 kilomètres : d'après cette convention, le prix de rachat devait être fixé par une commission arbitrale. L'article 2 de la loi du 18 mai 1878 a approuvé cette convention.

« A la suite de la loi du 18 mai 1878, la compagnie d'Orléans à Rouen était encore concessionnaire dans le département d'Eure-et-Loir de neuf lignes du deuxième réseau (convention du 20 mai 1870), soit de 204 ou 206 kilomètres Sur ces neuf lignes, deux seulement étaient en voie de construction : celle de Dreux à Maintenon et celle de Senonches à Châteauneuf : pour l'établissement de ces deux lignes, des terrains avaient été acquis, des matériaux avaient été approvisionnés.

« Le département d'Eure-et-Loir, par l'organe du conseil général, avait protesté contre la reprise par l'État d'une partie de ses lignes d'intérêt local : il avait fait observer que ses lignes formaient un ensemble pouvant tenter un concessionnaire qui, à raison des bénéfices à réaliser sur certaines lignes, accepterait la charge des lignes moins fructueuses, mais que, l'équilibre une fois détruit, une partie des chemins concédés ne serait jamais construite, ou que, du moins, cette construction entraînerait des sacrifices considérables.

« Ces observations n'ont pas arrêté le législateur : la loi du 18 mai 1878 a été votée.

« Dès le 28 août 1878, le Préfet du département d'Eure-et-Loir, au nom du département, engageait une procédure portée successivement devant le tribunal

Compétence. — Au cas où la déchéance et la saisie du cautionnement prévues par le cahier des charges auraient pu être prononcées, c'est, aux termes de ce cahier des charges, au Préfet que ce droit appartenait et non au conseil de préfecture (3e *espèce*).

---

de commerce de la Seine, devant la Cour de Paris et devant le conseil de préfecture d'Eure-et-Loir. Cette procédure tendait à faire déclarer que, d'une part, le département était créancier de la compagnie d'Orléans à Rouen d'une somme de 25 millions nécessaire pour achever la construction des lignes concédées et représentant ainsi le préjudice que lui aurait causé cette compagnie en n'exécutant pas ses obligations, et que, d'autre part, le département pouvait se faire payer de ladite somme par privilège sur le montant du prix de rachat alloué par l'État à la compagnie et fixé à 27 784 638 francs.

« Le conseil de préfecture, à la date du 17 juillet 1879, a rendu un arrêté qui peut se résumer ainsi : il faut rechercher dans le prix de rachat, qui a été fixé en bloc, la part afférente à chacun des réseaux ; le prix alloué pour le premier réseau reste acquis à la compagnie d'Orléans à Rouen, le prix alloué pour les lignes du deuxième réseau est attribué au département, qui devient également propriétaire de tous les ouvrages exécutés et de tous les matériaux approvisionnés pour l'exécution des lignes du deuxième réseau non rachetées par l'État ; enfin, le prix alloué pour le rachat de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou (3e réseau) doit garantir le payement de l'indemnité due par la compagnie à raison des retards apportés par elle dans la construction de cette ligne ; enfin, le conseil de préfecture ordonne une expertise à l'effet d'évaluer cette indemnité.

« Ainsi, comme vous le voyez, Messieurs, le conseil de préfecture n'a pas suivi complètement la voie qui lui était indiquée par le Préfet, mais il est arrivé au résultat que poursuivait spécialement le département, à savoir : la reconnaissance, au profit de ce dernier, d'un droit de créance privilégiée lui permettant de se faire attribuer par préférence, et aux dépens des créanciers de la faillite, une partie des 27 millions accordés par l'État.

« L'arrêté du conseil de préfecture vous a été déféré par le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen, mais pour compléter l'exposé des faits, nous rappellerons au Conseil que, depuis la décision du conseil de préfecture, une loi du 31 juillet 1879 a donné le caractère de chemins d'intérêt général à sept lignes sur les neuf dont la compagnie d'Orléans à Rouen était encore concessionnaire dans Eure-et-Loir, après la loi de 1878, de telle sorte que le département n'a plus à pourvoir qu'à la construction de deux chemins d'intérêt local d'une étendue de 44 kilomètres environ. La loi de 1879 avait été sollicitée par le département qui ne réclame plus aujourd'hui qu'une indemnité de 8 millions : c'est d'ailleurs à ce chiffre qu'il évalue le bénéfice que doit lui procurer l'exécution de l'arrêté du conseil de préfecture.

« Messieurs, avant d'aborder la discussion de l'arrêté attaqué, nous croyons devoir présenter au Conseil une observation générale.

« Nous avons relu avec soin l'exposé des motifs de la loi de 1878, la discussion à laquelle elle a donné lieu devant la Chambre des députés et devant le Sénat, et cette étude nous a donné la conviction que ni le Gouvernement ni le législateur n'ont soupçonné que les départements intéressés au rachat de leurs chemins de fer d'intérêt local pourraient se faire attribuer par privilège et en réparation des griefs légitimes qu'ils étaient en droit de formuler contre les

[1re Espèce. *Le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen contre le département d'Eure-et-Loir.*]

Vu la requête..., présentée pour le sieur Moncharville, syndic

---

compagnies concessionnaires, tout ou partie des sommes accordées par l'État à ces compagnies en détresse.

« Dans quel but les lois de 1878 et 1879 ont-elles été proposées et votées? On voulait, en premier lieu, assurer la construction de chemins de fer réclamés par les populations, développer ainsi les relations commerciales et industrielles, en un mot, accomplir une œuvre d'utilité générale; mais, pour obtenir ce premier résultat, il n'était pas nécessaire de passer des conventions de rachat avec les compagnies concessionnaires. On aurait pu attendre que la déchéance de ces compagnies eût été régulièrement prononcée après l'accomplissement des formalités prévues par le cahier des charges, et ne procéder à l'incorporation que lorsque la ruine de la compagnie d'Orléans à Rouen, pour ne parler que de la compagnie actuellement en cause, eût été définitivement consommée par le retrait de la concession. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas voulu attendre et pourquoi les Chambres ont-elles approuvé le Gouvernement? C'est parce qu'il a été reconnu qu'il était sage et de bonne politique de venir au secours, dans une certaine mesure, de ces compagnies en détresse. On avait fait remarquer au Gouvernement que les obligations émises par la compagnie d'Orléans à Rouen s'étaient répandues au milieu de populations laborieuses et agricoles; qu'on ne pouvait reprocher à ces populations d'avoir manqué de l'intelligence nécessaire pour distinguer entre les obligations émises par les grandes compagnies et les obligations de la compagnie d'Orléans à Rouen, et faire une différence entre les compagnies qui jouissent d'une garantie d'intérêts et celles qui, comme l'Orléans à Rouen, avaient été simplement subventionnées par l'État et les départements. Le gouvernement s'est rendu à ces observations; il a passé des conventions de rachat dans le but de maintenir le crédit dont jouit légitimement l'obligation de chemins de fer. Le sens de ces conventions se trouve parfaitement expliqué dans le rapport présenté par M. Sadi Carnot à la Chambre des députés; nous nous bornerons à remettre sous les yeux du Conseil ce passage déjà cité dans le mémoire présenté par le syndic de la faillite : « Ce sont des raisons « de pure équité, des considérations de bienveillance vis-à-vis des populations « au sein desquelles se sont répandus les titres des compagnies défaillantes... « pour les compagnies atteintes par la faillite, les obligations ne seront que « partiellement remboursées... »

« Il nous semble, Messieurs, que, dans la pensée du législateur, les sacrifices que s'imposait l'État devaient profiter spécialement aux obligataires. La décision du conseil de préfecture nous paraît contraire à l'esprit général des lois qu'il s'agit d'appliquer, mais nous reconnaissons qu'il peut arriver que la jurisprudence engendre des solutions qui n'ont pas été prévues par le législateur, mais qui n'en sont pas moins justifiées par une combinaison de texte et un ensemble de déductions juridiques. Nous devons donc rechercher si la décision du conseil de préfecture a fait aux parties en cause une juste application de la situation juridique qui leur était créée par les lois de 1878 et de 1879 rapprochées des conventions primitives.

« Nous croyons, Messieurs, que le conseil de préfecture a méconnu cette situation, qu'il a fait une fausse application des dispositions du cahier des charges

de la faillite de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 17 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture d'Eure-et-Loir a décidé notamment que le prix de rachat partiel du deuxième ré-

---

commun au trois conventions, qu'il a rendu une solution contraire aux principes mêmes qui régissent le contrat de concession.

« Dans quelle situation le département d'Eure-et-Loir a-t-il été placé vis-à-vis de l'État par la loi de 1878? L'État réclame comme chemins de fer d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local du département d'Eure-et-Loir; le département ne consent pas à les abandonner, et, néanmoins, la loi de 1878 fait passer dans le domaine national des lignes qui faisaient précédemment partie du domaine départemental. La loi de 1878 est donc au premier chef une loi d'expropriation. Vous avez entendu l'avocat du département contester à cette loi son véritable caractère, mais il ne vous a présenté aucun argument de nature à détruire ce qui, pour nous, est l'évidence. Tous les droits de propriété du département sur ces chemins de fer se transforment en droits à une indemnité qui sera réglée dans les conditions prévues par le paragraphe final de l'article 1er de la loi de 1878. « Article 1er... Il sera statué par décret rendu en Conseil « d'État sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourront être dus aux « départements. »

« Cette disposition, il est vrai, n'a pas été adoptée sans discussion, ni par la Chambre des députés, ni par le Sénat. M. Keller, à la Chambre des députés, M. Caillaux, au Sénat, ont présenté des amendements tendant à l'ajournement de la loi proposée jusqu'à ce que les départements eussent déclaré céder gratuitement leurs chemins de fer à l'État. Les auteurs de ces amendements faisaient observer que l'incorporation de ces chemins au domaine national, loin de causer aux départements intéressés un préjudice réel, leur procurait un avantage incontestable, puisqu'elle assurait la construction de chemins de fer, que les départements n'auraient pu établir qu'en s'imposant des sacrifices considérables. Ces amendements n'ont pas été adoptés; ils ont été combattus par M. Wilson et par le Ministre des Travaux Publics, M. de Freycinet, qui ont précisément fait ressortir la situation qui allait être créée aux départements et qui ont rappelé que, s'agissant d'une expropriation, il était, pour ainsi dire, de droit public de prononcer le mot d'indemnité, sauf au juge de l'indemnité à tenir compte dans le règlement de toutes les circonstances de nature à en restreindre l'évaluation. M. de Freycinet, invoquait, à l'appui de la thèse qui a triomphé, un avis du Conseil d'État du mois de décembre 1876.

« L'État, devenu propriétaire des chemins d'Eure-et-Loir, avait en face de lui le concessionnaire de ces chemins, la compagnie d'Orléans à Rouen. Cette compagnie était en faillite, mais elle était encore titulaire de la concession; sa déchéance n'avait pas été prononcée. Le syndic pouvait donc traiter avec l'État pour le rachat de droits appartenant encore à la compagnie. Un prix de rachat a été fixé; ce prix peut-il être considéré pour partie comme la propriété du département d'Eure-et-Loir, ainsi que l'a décidé le conseil de préfecture?

« La décision du conseil de préfecture repose sur le raisonnement suivant : la compagnie d'Orléans à Rouen a manqué à ses obligations, et elle a ainsi encouru la déchéance prévue par l'article 38 du cahier des charges. La déchéance, il est vrai, ne devient définitive que lorsque deux tentatives d'adjudication n'ont donné aucun résultat, mais, dans l'espèce, les adjudications sont devenues impossibles par le fait de la compagnie qui a traité avec l'État pour le rachat de

seau des chemins de fer d'intérêt local concédés à ladite compagnie devait être, en totalité, attribué au département, et que le prix de rachat du troisième réseau serait affecté à la garantie des dommages-intérêts dus par cette compagnie;

---

sa concession, il y a donc lieu d'appliquer immédiatement les conséquences de la déchéance, telles qu'elles sont indiquées dans le même article 38, à savoir, l'attribution au département en pleine propriété de tous les ouvrages exécutés et de tous les matériaux approvisionnés. Parmi les ouvrages exécutés, il en est qui ne peuvent être repris par le département parce que l'État s'en est emparé, mais ces derniers ouvrages sont représentés par le prix moyennant lequel l'État les a acquis, et ce prix est la propriété du département, en vertu du droit réel qui lui appartient et par application de l'article 18 de la loi du 3 mai 1841.

« Nous pensons, Messieurs, que le raisonnement du conseil de préfecture ne saurait être admis, ni en ce qui touche les chemins rachetés par l'État, ni en ce qui touche les chemins qui n'ont pas perdu leur caractère de chemins départementaux.

« En ce qui touche les chemins qui ont fait l'objet de la loi de 1878, nous répondrons au conseil de préfecture : votre décision suppose que la compagnie d'Orléans à Rouen était déchue de sa concession, lorsque cette loi est intervenue, or cette supposition est inexacte, puisque la déchéance n'avait pas été prononcée, et nous ajouterons que la compagnie ne pouvait plus être frappée de la déchéance, postérieurement à cette loi, puisque le contrat de concession se trouvait résilié de plein droit par l'effet du rachat; les conditions d'exécution des chemins d'intérêt général n'étant pas les mêmes que pour les chemins d'intérêt local, la compagnie ne pouvait rester concessionnaire de l'État après avoir été concessionnaire du département; elle ne pouvait plus prétendre qu'à une indemnité de dépossession.

« Mais, peut objecter le département, la déchéance était encourue avant la loi de 1878; c'est par bienveillance que je n'ai pas fait usage des droits qui m'étaient conférés par le cahier des charges, c'est pour ne pas consommer la ruine de la compagnie que je lui ai même restitué son cautionnement; si la compagnie a traité avec l'État, cette convention ne saurait faire obstacle à l'exercice de mes droits que je n'ai pas aliénés, et que je me réservais de faire valoir au moment opportun.

« Messieurs, en tenant ce langage, le département méconnaîtrait la situation qui lui a été faite par la loi de 1878. S'il ne peut plus aujourd'hui réclamer, à l'égard de la compagnie défaillante, l'application du cahier des charges, c'est parce qu'il se trouve exproprié; le cahier des charges n'existe plus, c'est là une conséquence de l'expropriation et non de la convention passée entre l'État et la compagnie concessionnaire. Dans l'ordre logique, la convention est une mesure qui a suivi et non précédé l'expropriation; la convention de 1877 n'était qu'un simple projet; elle n'est devenue définitive que par l'approbation qui lui a été donnée par l'article 2 de la loi de 1878, tandis que l'article 1er de cette même loi exproprie le département. Ce n'est que lorsque l'État est devenu propriétaire des lignes rachetées qu'il a pu régulièrement traiter avec la compagnie. Si cet état de choses a créé un préjudice au département, il doit s'adresser à l'État pour en obtenir la réparation, mais l'État, bien entendu, pourra mettre en balance les avantages et les inconvénients résultant pour le département de la loi de 1878. Cet examen devra être fait par le gouvernement en Conseil d'État, et il était prévu par le législateur. M. Caillaux disait, en effet, au Sénat : « La

Ce faisant, attendu que, par trois conventions successives, ledit département a concédé à la compagnie d'Orléans à Rouen différents chemins de fer d'intérêt local à établir sous certaines conditions stipulées aux conventions et cahier des charges particuliers

---

« Chambre des députés a voulu fixer par quel procédé, en cas de difficultés, en « cas de réclamations de la part des départements, la question serait réglée, et « elle a remis au soin du Gouvernement après avis du Conseil d'État le règle- « ment par décret des indemnités ou des dédommagements qui pourraient être « accordés. »

« Dans le prix alloué par l'État à la compagnie, il n'y a donc pas lieu de distinguer entre la part afférente au premier réseau d'Eure-et-Loir et la part afférente au deuxième réseau; l'indemnité accordée pour perte de la concession de ces deux réseaux appartient exclusivement à la compagnie d'Orléans à Rouen.

« Examinons maintenant la décision du conseil de préfecture au point de vue des neuf lignes d'intérêt local du deuxième réseau dont la compagnie d'Orléans à Rouen était encore concessionnaire après la loi de 1878. Parmi ces neuf lignes, deux seulement étaient en voie de construction, celle de Dreux à Maintenon et celle de Senonches à Châteauneuf.

« Un arrêté du Préfet du 10 mai 1879 avait prononcé la déchéance de la compagnie, et le conseil de préfecture, comme conséquence de l'arrêté de déchéance et par application de l'article 38 du cahier des charges, a déclaré le département propriétaire des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés pour l'établissement des deux lignes de Dreux à Maintenon et de Senonches à Châteauneuf. Sur ce point encore, la décision du conseil de préfecture nous paraît devoir être annulée. En effet, nous avons déjà eu l'occasion de rappeler au Conseil que la déchéance prévue par l'article 38 du cahier des charges ne devient définitive qu'à la suite de deux tentatives d'adjudication restées infructueuses. Or, aucune adjudication n'a eu lieu; la compagnie s'est trouvée privée d'une garantie qui lui était assurée par le cahier des charges, elle ne pouvait, dès lors, être frappée, par application des dispositions du cahier des charges, alors que les conditions stipulées en sa faveur par le cahier des charges n'avaient pas été observées. Mais les adjudications étaient impossibles à raison du démembrement du réseau, ne cesse de répéter le département. Admettons, Messieurs, l'impossibilité; il ne s'en suit pas que cette impossibilité puisse être invoquée contre la compagnie, puisque le démembrement est le résultat de l'expropriation prononcée contre le département. Si le département a éprouvé sous ce rapport un nouveau préjudice, c'est à l'État qu'il doit s'adresser pour en obtenir la réparation.

« Poursuivons l'examen de l'arrêté attaqué.

« Le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de rechercher le préjudice qui aurait été causé au département par le retard apporté à la construction de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou (3e réseau). Cette ligne devait être achevée en 1875 : elle n'était pas encore terminée en 1878, lorsqu'elle a été rachetée par l'État. Le conseil de préfecture, voulant cette fois faire preuve d'une certaine modération vis-à-vis de la compagnie d'Orléans à Rouen, ne déclare pas le prix du rachat la propriété du département, mais il affecte ce prix jusqu'à due concurrence au payement de l'indemnité qui sera ultérieurement fixée. Cette partie de l'arrêté attaqué soulève deux questions : premièrement, une indemnité est-elle due au département? Secondement, en admettant le principe d'une indemnité, le département peut-il, pour obtenir le payement

à chacune de ces concessions; qu'en vertu de la loi du 18 mai 1878, les lignes composant les premier et troisième réseau et une partie des lignes composant le deuxième réseau ont été acquises par l'État et incorporées au réseau des chemins de fer d'intérêt

---

de cette indemnité, réclamer un droit de préférence sur le prix du rachat?

« Sur la première question, nous ferons observer au Conseil que le conseil de préfecture est entré dans une voie absolument contraire aux principes mêmes qui régissent les traités de concessions.

« Ces traités déterminent les conséquences de l'inexécution du contrat, en fixent la nature et l'étendue, mais ils ne permettent pas à l'être moral concédant de faire appel au droit commun pour réclamer des indemnités non prévues dans contrat.

« Le contrat de concession est un marché de travaux publics, dans lequel l'entrepreneur joue les deux rôles de constructeur et de banquier. Le droit de percevoir un péage accordé à l'entrepreneur constitue la rémunération qui lui est due tant à raison de l'exécution des travaux, que pour l'avance des capitaux.

« Le cahier des charges prévoit dans les articles 37 et 38 les diverses hypothèses d'après lesquelles le concessionnaire peut manquer à ses obligations et règle, suivant le degré de culpabilité du concessionnaire, la pénalité encourue. Ou bien, le concessionnaire n'a rien fait, il n'a pas commencé les travaux dans le délai stipulé, et alors, en vertu de l'article 37, le cautionnement devient la propriété du département. Vous remarquerez, Messieurs, que la réparation accordée dans ce cas au département est déjà considérable, puisque le département ne s'est imposé aucun sacrifice. Si des subventions avaient été stipulées, elles n'ont pas été acquittées, le payement des subventions étant toujours subordonné à l'exécution des travaux et inférieur à la valeur des travaux exécutés. Ou bien le concessionnaire s'est mis à l'œuvre, mais il n'a pas achevé la construction des chemins à l'époque fixée par le contrat. Le département peut alors se prévaloir des dispositions de l'article 38 du cahier des charges; la déchéance est prononcée, et il est procédé à l'adjudication de la concession. S'il se présente un adjudicataire, le département ne subit aucun préjudice réel, et néanmoins il garde la partie du cautionnement qui n'a pas été restituée. Si les adjudications ne réussissent pas, la déchéance du concessionnaire devient définitive, le département acquiert la pleine propriété de tous les travaux exécutés, de tous les terrains achetés, de tous les matériaux approvisionnés, sans être tenu d'aucun remboursement envers le concessionnaire. Pourrait-il soutenir qu'il n'est pas suffisamment indemnisé par l'application pure et simple du cahier des charges, alors que ce cahier des charges lui attribue des valeurs plus importantes que les subventions qui ont pu être allouées.

« En présence d'un contrat où les droits des parties, en cas d'inexécution des obligations imposées, ont été déterminés avec tant de précision, comment admettre qu'il soit possible à l'une des parties de laisser de côté le cahier des charges et de faire appel aux dispositions du droit commun. Et d'ailleurs, Messieurs, le cahier des charges s'est inspiré des articles 1142 et 1144 du Code civil; l'adjudication, c'est l'exécution de l'ouvrage par un tiers aux frais et risques de l'entrepreneur primitif; l'attribution en pleine propriété de l'ouvrage exécuté constitue l'indemnité de résiliation, si l'adjudication est vainement tentée, c'est-à-dire si l'ouvrage ne peut être achevé par un tiers aux dépens du concessionnaire. Les stipulations du cahier des charges en faveur du département ne peuvent être considérées comme un *minimum* de réparations, suivant

général, sous la réserve des indemnités ou dédommagements qui pouvaient être attribués au département par décret rendu en Conseil d'État; que le prix de ce rachat appartient exclusivement à la compagnie; qu'une loi complémentaire, du 31 juillet 1879, a

---

l'expression de l'honorable avocat du département d'Eure-et-Loir; il s'agit d'indemnités arrêtées à l'avance pour éviter les difficultés d'appréciation qui, en raison des divers éléments qui constituent le contrat de concession, n'auraient pas manqué de se produire, si le contrat n'avait eu le soin de régler lui-même les droits du département pour toutes les éventualités possibles. Lorsque le temps fixé pour l'achèvement de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou a été expiré, le département pouvait réclamer contre la compagnie d'Orléans à Rouen l'application de l'article 38 du cahier des charges; s'il n'a pas fait usage de ses droits avant la loi de 1878, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même, et si la loi de 1878 fait obstacle à ce qu'il poursuive contre la compagnie l'exécution du cahier des charges, il peut joindre ce nouveau grief aux autres griefs qu'il peut être en droit de formuler à l'appui d'une demande d'indemnité.

« Nous arrivons, Messieurs, à la deuxième question : alors même que vous reconnaîtriez, contrairement à notre opinion, que la compagnie d'Orléans à Rouen doit une indemnité au département d'Eure-et-Loir, nous pensons que le département n'aurait pas le droit de se faire payer par privilège sur le prix de rachat alloué par l'État à la compagnie. Pour accorder ce privilège au département, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le département avait un droit réel sur la concession.

« Le conseil de préfecture s'est servi d'une expression équivoque : s'il a entendu dire que le département avait un droit réel sur les lignes concédées, nous sommes de l'avis du conseil de préfecture; le département est le propriétaire de ces lignes; il a sous ce rapport un droit réel indiscutable, mais son droit de propriété est grevé d'un droit de jouissance au profit de la compagnie concessionnaire. Si le conseil de préfecture a entendu faire allusion à ce droit de jouissance, nous répondrons que le conseil de préfecture s'est absolument trompé : le droit accordé au concessionnaire de percevoir un péage est, ainsi que nous l'avons déjà fait observer au Conseil, la rémunération d'un service rendu, d'un travail exécuté.

« Lorsque le concessionnaire manque à ses obligations, le département n'a qu'un droit, c'est de proclamer la déchéance dans les conditions du cahier des charges, de faire tomber ainsi le droit de jouissance accordé au concessionnaire, ou, en d'autres termes, de ne pas allouer le prix stipulé par le contrat pour un travail qui n'a pas été effectué. Nous ne comprenons pas ce droit réel qui appartiendrait au département sur ce droit de jouissance stipulé en faveur du concessionnaire.

« La loi de 1878 a exproprié le département d'Eure-et-Loir de son droit de propriété immédiat et de son droit de jouissance éventuel. L'État, après l'expropriation, a racheté à la compagnie son droit de jouissance; pour la réalisation de l'opération qu'il avait entreprise, l'État se trouvait dans la même situation que s'il avait eu en face de lui un propriétaire et un locataire. Le prix de rachat alloué à la compagnie est l'indemnité de résiliation de son bail, et l'on n'a jamais songé à reconnaître à un propriétaire exproprié un droit réel sur l'indemnité accordée au locataire de son immeuble, lui permettant de se faire attri-

incorporé également au réseau de l'État sept autres lignes du deuxième réseau départemental, et que deux lignes seulement de ce septième réseau, représentant 44 kilomètres, restent en souffrance; qu'ainsi le département d'Eure-et-Loir n'éprouve aucun

---

buer par privilège une partie de cette indemnité en payement des dettes que ce locataire avait pu contracter envers lui.

« La décision du conseil de préfecture n'est justifiée ni par l'application des règles du droit commun, ni par les dispositions spéciales du contrat de concession. Nous croyons inutile d'insister sur ce point.

« Au moment où est intervenue la loi de 1878, le département d'Eure-et-Loir était débiteur vis-à-vis de la compagnie d'Orléans à Rouen de 43 annuités de 147 750 francs, représentant les subventions promises. Le conseil de préfecture a déclaré que le département était libéré du payement de ses subventions à l'égard de la compagnie.

« La compagnie ne réclame pas ces subventions; elle ne pourrait plus y prétendre, puisqu'elle a perdu ses droits de concessionnaire, mais elle soutient que ces subventions appartiennent à l'État. M. le Ministre des Travaux Publics, dans les observations qu'il a présentées sur le pourvoi, partage cette opinion. Mais vous remarquerez, Messieurs, que l'État n'a été partie ni dans l'instance engagée devant le conseil de préfecture, ni dans l'instance poursuivie devant vous. L'arrêté attaqué n'a statué que sur les relations du département et de la compagnie d'Orléans à Rouen. Les droits de l'État sont sauvegardés. Il y a donc lieu de maintenir sur ce point la décision attaquée.

« Enfin, Messieurs, le syndic de la faillite réclame une indemnité provisionnelle de 500 000 francs pour le préjudice que le département aurait causé aux opérations de la faillite en engageant les diverses procédures dont nous avons entretenu le Conseil.

« Nous croyons que ces conclusions doivent être rejetées ; le département se croyait fondé à agir contre la faillite, il a eu recours aux juridictions compétentes, et il ne saurait être passible de dommages-intérêts autres que la condamnation aux dépens, pour avoir fait valoir ses droits en justice.

« Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à formuler nos conclusions, mais pour en faire bien comprendre le sens au Conseil, nous demandons à les rapprocher du dispositif même de l'arrêté attaqué.

« Art. 1er. — Les sommes dues par l'État à la compagnie en faillite du chemin de fer d'Orléans à Rouen, pour prix de rachat des lignes de Chartres à Auneau, de Chartres à Brou et de Brou à Savigny vers Saint-Calais, sont attribuées au département d'Eure-et-Loir, lequel en est déclaré propriétaire, ainsi que des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur les chemins de fer de Dreux à Maintenon et de Senonches à Châteauneuf.

« Cet article vise à la fois des lignes rachetées par la loi de 1878 et des lignes non rachetées, mais dont l'exécution était commencée; à l'égard de ces dernières lignes, il n'a pas été procédé à l'adjudication prévue par l'article 38 du cahier des charges. Par les motifs que nous avons donnés au Conseil, nous concluons à l'annulation de cet article 1er.

« Art. 2. — Le département est définitivement libéré envers la compagnie des 43 annuités restant dues à titre de subvention et montant à 147 750 francs par an.

« Nous concluons au maintien de cet article.

« Art. 3. — Il sera procédé, par voie d'expertise à l'évaluation des dommages

préjudice à raison de l'exécution des engagements de la compagnie; que, d'ailleurs, si le département a subi un préjudice, la loi du 18 mai 1878 lui reconnaît contre l'État un droit à indemnité : attendu, dès lors, que c'est à tort que l'arrêté attaqué a reconnu que le département avait, sur la concession même de la compagnie, en vertu des dispositions du cahier des charges concernant la déchéance, un droit réel, distinct, susceptible, en cas d'expropriation, de s'exercer sur l'indemnité due au concessionnaire; qu'en effet, le département ne pouvait être déclaré propriétaire du prix de rachat, d'une part, parce que ledit département n'avait pas suivi la procédure d'adjudication prescrite pour le cas de déchéance; d'autre part, parce que le prétendu droit réel du département sur la concession n'existe ni d'après les dispositions dudit cahier des charges, ni en vertu du droit commun; que les droits que ce cahier des charges confère au département ne sont que la conséquence de son droit de propriété sur les lignes concédées, mais qu'il n'a pas droit de propriété sur les lignes concédées, mais qu'il n'a pas et ne saurait avoir, en outre, aucun droit réel sur la concession; attendu, enfin, que la compagnie n'est pas responsable du préjudice que l'expropriation résultant de la loi de rachat a pu causer au département; que le cahier des charges ne stipule aucune action en dommages-intérêts contre la compagnie déchue: qu'ainsi, le département n'a, contre ladite compagnie, ni un droit privilégié, ni un droit chirographaire sur le prix du deuxième réseau; que, de ce qui précède et par les mêmes motifs, il résulte que c'est également à tort que l'arrêté a affecté le prix du troisième réseau à la garantie des dommages-intérêts qui seraient dus par la compa-

---

résultant pour le département des retards apportés à l'exécution de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou; les sommes dues par l'État et représentant la valeur des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur cette ligne, antérieurement à sa prise de possession, resteront provisoirement déposées à la Caisse des dépôts et consignations.

« Nous n'admettons ni le droit de créance du département, ni surtout un droit de créance privilégié. Nous concluons donc à l'annulation de l'article 3.

« Nous concluons au rejet de la demande d'indemnité présentée par le syndic de la faillite et à la condamnation du département aux dépens. »

M. Aucoc a fait l'historique de cette matière dans la seconde édition du t. 3 de ses *Conférences*, nos 1259 et suivants où il analyse les textes législatifs, règlements et conventions intervenus à l'occasion de ces lignes d'intérêt secondaire jusqu'en 1881. — Voir aussi pour tout ce qui concerne les droits de l'État et des concessionnaires, le séquestre, la déchéance, les conséquences de la faillite et de la déconfiture, la cession, le rachat, la réadjudication des lignes concédées, la confiscation du cautionnement, nos 1533 et suivants. (*Extrait des Arrêts du Conseil d'État.*)

gnie pour les retards à elle imputables; attendu qu'en attribuant immédiatement au département d'Eure-et-Loir les terrains acquis et les ouvrages des lignes non rachetées, le conseil de préfecture l'a dispensé de recourir à la procédure d'adjudication prévue par le cahier des charges; attendu que l'arrêté attaqué attribue au département les quarante-trois annuités de subventions qu'il reste devoir: que, cependant, la compagnie n'avait pas perdu son droit auxdites subventions, qui, d'ailleurs, doivent actuellement revenir à l'État; attendu, enfin, que, par ses agissements, le département a causé à la faillite un dommage considérable; dire que le département n'a aucun droit sur le prix de rachat payé à la faillite par l'État; qu'il n'est à aucun titre créancier de la compagnie; ordonner la mise en adjudication, au profit de la compagnie, des lignes dont la déchéance a été prononcée et qui sont encore lignes d'intérêt local; dire que le département n'est pas libéré des quarante-trois annuités de subventions de 147 750 francs; donner acte à la compagnie de ce qu'elle ne conteste pas le droit de l'État sur lesdites annuités; lui donner acte également de ses réserves à fin d'indemnité à raison des droits qu'elle pourrait avoir sur les lignes, subventionnées ou non, incorporées au réseau de l'État par la loi du 31 juillet 1879; condamner le département à payer à la compagnie des dommages-intérêts à fournir par état et, dès à présent, le condamner de ce chef à une provision de 500 000 francs, le condamner enfin en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département d'Eure-et-Loir... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, sous la réserve cependant d'une diminution de la créance primitive de 21 millions de francs par suite de l'incorporation au réseau d'intérêt général de sept autres chemins de fer d'intérêt local faite, postérieurement à la décision du conseil de préfecture, par la loi complémentaire de rachat du 31 juillet 1879, et d'une réduction de ladite créance à 8 millions de francs, amplement justifiée par les frais qu'entraîneront la construction des 49 kilomètres de chemin de fer d'intérêt local restant à la charge du département, la création du matériel d'exploitation et les insuffisances probables, durant quinze ans de l'exploitation, enfin le préjudice que cause audit département le retard apporté à l'exécution des travaux de l'ensemble de son réseau d'intérêt local; attendu que, la compagnie d'Orléans à Rouen étant légalement et définitivement déchue, le département a un droit réel sur les sommes perçues par elle par suite de sa concession et représentant les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à

l'exploitation; que l'exercice de ce droit réel n'est pas, d'une part subordonné à la justification du préjudice causé au département par les faits qui ont amené la déchéance de ladite compagnie et ne constitue pas, d'autre part, un obstacle à ce que le département, justifiant d'un préjudice plus considérable, invoque les dispositions du droit commun; qu'en fait, le préjudice est bien supérieur à l'indemnité réclamée; qu'en effet, la seule lecture de l'article 38 du cahier des charges commun aux trois concessions montre que la déchéance définitive du concessionnaire lui fait perdre tout droit, non seulement sur les lignes et les matériaux, mais encore sur la concession elle-même, qui lui échappe par sa faute; que toute indemnité allouée au concessionnaire déchu doit parvenir au département, désormais investi de tous les droits restés à celui-ci, comme étant la représentation de ces droits, et cela aux termes du droit commun; que la somme versée par l'État à la faillite est substituée à l'objet qu'elle représente et se trouve ainsi grevée d'un droit réel, particulier sans doute, mais licite et qui se pourrait définir un droit de propriété sous condition suspensive, la condition étant l'inexécution des obligations de la compagnie; que ledit article 38 est formel et n'exige aucun préjudice spécial pour autoriser le Préfet à exercer le droit de déchéance; qu'il suffit qu'elle soit encourue; que, de plus, cette clause ne constitue qu'un minimum des réparations qui peuvent être dues au département, qui peut invoquer, pour tout ce qui excède le minimum, l'application du droit commun (articles 1146 et 1382 du Code civil); qu'autrement le châtiment serait en raison inverse de la faute, ce qui choque à la fois la raison et l'équité; qu'en outre, la loi du 18 mai 1878 n'a modifié en quoi que ce soit les situations juridiques des deux parties en cause; que l'article 1er, § 2, n'a nullement le sens donné par le syndic de la faillite, quand il renvoie le département au Gouvernement pour un préjudice quelconque; et qu'il n'a trait qu'au dommage occasionné par l'attribution à l'État de la propriété de lignes qui, à l'expiration de la concession, devaient faire retour au département; que la décision attaquée ne saurait être sérieusement discutée, en ce qui concerne la libération du département vis-à-vis de la faillite pour les 45 annuités restant dues sur la subvention, en présence de l'article 7 de la convention approuvée par l'arrêté de 1871, aux termes duquel le payement de ces annuités est suspendu en cas d'inexécution par la compagnie d'une des conditions mises à sa charge par le traité de concession et le cahier des charges y annexé; que d'ailleurs, cette question de libération ne peut s'élever que vis-à-vis de l'État, ainsi que le

stipule formellement la sentence arbitrale annexée à la loi de 1878; qu'enfin, la demande du syndic en dommages-intérêts doit être purement et simplement rejetée comme non recevable et mal fondée, puisqu'il n'y a pas de faute à faire valoir son droit en justice et à prendre des mesures conservatoires de son droit;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... concluant premièrement à la réformation de l'arrêté attaqué, en ce qu'il a attribué au département la propriété du prix de rachat payé par l'État à la faillite, libéré le département des annuités restant dues à titre de subvention et reconnu qu'il avait droit à des dommages-intérêts pour le retard apporté à l'exécution de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou; par le motif que le système du conseil de préfecture, qui oublie que l'article 38 du cahier des charges a pour unique objet, non de stipuler un avantage pour le département concédant, mais de pourvoir à la réalisation du service public concédé, n'est pas admissible, et qu'il en est de même de l'interprétation de cet article, donnée par le syndic, qui refuse au département tout autre droit que celui de confisquer le cautionnement en totalité ou en partie, et de provoquer l'adjudication de l'entreprise, si elle est encore possible, de telle sorte que le département, s'il a restitué le cautionnement et si cette adjudication est impossible, ne recevrait aucun dédommagement; que cette argumentation du syndic se conçoit si le département se trouvait dans les conditions prévues au contrat; mais qu'il n'en est point ainsi, par suite de la cession par la faillite de la majeure partie des lignes concédées et l'incorporation au réseau d'intérêt général; que, dès lors, le département se trouve fondé à réclamer à la faillite, non le prix du rachat, mais des dommages-intérêts pour le préjudice résultant de l'inexécution des deux lignes d'intérêt local; par le motif que, le conseil de préfecture ayant méconnu le caractère des subventions allouées en vue de l'exécution d'un chemin de fer, qui s'appliquent au projet lui-même et doivent parvenir, en tout état de cause, à celui qui en réalité l'exécute, la décision attaquée doit être réformée de ce chef, comme contraire aux principes, non moins qu'au texte de tous les actes qui ont présidé à la cession et au rachat des chemins dont il s'agit; que la question n'est pas et ne peut pas être au débat; par le motif qu'aucune clause de l'acte de concession ne justifie la pénalité des dommages-intérêts prononcée par le conseil de préfecture, à raison d'un retard apporté dans l'exécution d'une ligne, dont la construction et l'exploitation sont, en fait assurées par l'État; et deuxièmement estimant que le département, tout en ayant renoncé à son gage contre la compa-

gnie, n'en a pas moins conservé contre elle un droit à indemnité dans les limites ci-dessus indiquées ; que les annuités restant dues par lui doivent être payées à l'État ;

Vu le mémoire en réplique présenté par le département d'Eure-et-Loir... par lequel il persiste dans ses précédentes conclusions, en ajoutant que l'État n'est pas recevable à demander, en ce qui concerne la libération prononcée par le conseil de préfecture au sujet desdites annuités, l'infirmation d'une décision de première instance à laquelle il n'a point été partie ; qu'au surplus, les droits de l'État ne sont pas touchés par ladite décision, qui n'a libéré le département que vis-à-vis de la compagnie...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que l'effet des lois susvisées des 18 mai 1878 et 31 juillet 1879 a été de faire passer du domaine départemental dans le domaine national l'ensemble des chemins de fer d'intérêt local d'Eure-et-Loir successivement concédés à la compagnie d'Orléans à Rouen en 1869, 1871 et 1872, à l'exception des deux lignes de Senonches à Châteauneuf et Nonancourt, autorisées en 1871 ;

Considérant qu'antérieurement à la promulgation de ladite loi de 1878, pour l'ensemble des chemins concédés en 1871 et pour le chemin concédé en 1872, il était loisible au département de faire prononcer la déchéance de la compagnie concessionnaire, par application des articles 37 et 38 des deux cahiers des charges afférents aux lignes dont il s'agit, et de poursuivre en temps utile la procédure édictée par le second de ces articles ; que, si le département n'a pas jugé opportun de recourir à cette mesure de rigueur, par des considérations dont il était le seul juge ; s'il a même restitué à ladite compagnie son cautionnement en dehors des stipulations de l'article 64 de ces cahiers des charges ; si enfin, l'arrêté préfectoral du 10 mai 1879, qui a prononcé la déchéance pour toutes les lignes de la concession de 1871, non comprises dans le rachat de 1878, n'a point été complété par une tentative d'adjudication, le département ne saurait s'en prendre qu'à lui-même de la situation qu'il s'est ainsi faite ;

Considérant que la compagnie laissée par suite, vis-à-vis de l'État, dans les conditions où, antérieurement à la loi de 1878, elle se trouvait vis-à-vis du département, n'a fait qu'user de son droit en consentant au rachat par l'État des lignes dont elle n'avait pas cessé d'être concessionnaire, et qu'elle n'encourt de ce chef aucune responsabilité à l'égard du département ;

Considérant qu'au point de vue de l'inexécution des obligations de son contrat de concession, la compagnie ne doit non plus aucuns

dommages-intérêts au département, puisque ce contrat stipule formellement, comme seules pénalités applicables au cas d'inexécution des obligations qu'il édicte, la déchéance du concessionnaire dans des formes déterminées, et la confiscation du cautionnement de l'entreprise;

Considérant que, si le département prétend avoir subi un préjudice par le fait de l'incorporation de ses chemins de fer d'intérêt local au réseau d'intérêt général, d'où serait résultée une rupture d'équilibre de nature à rendre difficile l'établissement des deux lignes ci-dessus mentionnées comme restant seules à la charge du département, celui-ci n'a d'autre moyen de se faire indemniser de ce préjudice que de s'adresser au Gouvernement, par application de l'article 1er, § 2, de la loi du 18 mai 1878;

Considérant, en ce qui concerne les quarante-trois annuités restant dues à titre de subvention départementale, dont l'arrêté attaqué a libéré le département envers la compagnie, que les parties sont d'accord sur ce point;

Considérant enfin, en ce qui concerne la demande reconventionnelle du syndic de la faillite à fin de dommages-intérêts, que cette demande n'est pas justifiée... (L'arrêté du conseil de préfecture d'Eure-et-Loir, en date du 17 juillet 1879, est annulé en tant: 1° qu'il a attribué au département les sommes dues par l'État à la compagnie pour prix du rachat de ses chemins de fer d'intérêt local, et déclaré ce département propriétaire des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur les lignes de Dreux à Maintenon, et de Senonches à Châteauneuf; 2° qu'il a ordonné une expertise pour évaluer les dommages résultant pour le département des retards apportés à l'exécution de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou, ainsi que le dépôt provisoire à la Caisse des consignations des sommes dues par l'État et représentant la valeur des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur ladite ligne; 3° qu'il a condamné aux dépens de l'instance le syndic de la failite. Surplus des conclusions du syndic rejeté. Département condamné aux dépens.)

[2e ESPÈCE. *Le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen contre le département de l'Eure.*]

Vu la requête..., pour le sieur Moncharville, syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 20 août 1879, dans celles de ses dispositions contenues aux articles 6, 7 et 8 et par

lesquelles le conseil de préfecture de l'Eure a reconnu, au profit dudit département, une créance de dommages-intérêts et un droit réel sur les sommes dues par l'État à ladite compagnie pour les deux lignes d'Évreux à Navarre et d'Évreux au Neubourg ;

Ce faisant, attendu que le département de l'Eure n'était pas recevable à exercer contre la compagnie une action en dommages-intérêts ; que le cahier des charges a organisé, au profit du département, un système de garanties qui exclut les actions de droit commun, et que c'est à tort que l'arrêté attaqué a admis que ces garanties, spéciales au contrat de concession, devaient se combiner et se cumuler avec celles établies dans les articles 1142 et suivants du Code civil ; qu'aux termes dudit cahier des charges, le seul droit du département consistait dans la confiscation du cautionnement de 20 000 francs de rentes appartenant à la compagnie ; que cette clause pénale devait tenir lieu de tous autres dommages-intérêts, et que cette interprétation du cahier des charges précité avait seule été dans l'intention commune des parties contractantes, au moment où la concession a été accordée ; attendu, d'ailleurs, qu'en admettant que l'action du département fût recevable, elle ne serait pas fondée ; qu'en effet, le préjudice dont ledit département peut se plaindre est déjà réparé par les pénalités du cahier des charges, sans qu'il y ait besoin de recourir à l'expertise ordonnée par ledit cahier ; que, par les lois des 18 mai 1878 et 31 juillet 1879, l'État a pris à sa charge plus des deux tiers de la longueur kilométrique du réseau d'intérêt local déclaré d'intérêt public ; que, pour les autres lignes, le département a acquis, par la déchéance de la compagnie, la propriété de tous les projets et études qui les concernent ; qu'il n'a encore versé à la compagnie ni subvention ni avances, et qu'en recevant, à titre de dommages-intérêts, un titre de 20 000 francs de rentes, il ne peut soutenir que la déchéance de ladite compagnie lui occasionne un préjudice dont l'attribution de ce titre de rentes ne l'indemnise pas suffisamment; que, si la compagnie n'a pas fourni les 500 000 francs affectés au payement des terrains, comme l'exigeaient la convention et le cahier des charges, le département n'est exposé à aucune action des anciens propriétaires, les terrains expropriés par la compagnie ayant été payés, et qu'au surplus, il n'y a dans ce fait qu'une inexécution punie de la déchéance ; que la crainte d'une demande de subvention sous le coup de laquelle se trouve le département de la part de l'État est inadmissible, et qu'en tout cas, il y aurait là une conséquence du rachat dont la responsabilité n'incombe point à la compagnie ; attendu qu'il résulte de ce qui précède que la

compagnie n'est pas débitrice du département, que, dès lors, les arrérages du cautionnement, échus avant le 17 septembre 1878 et dont l'arrêté attaqué a ordonné la consignation, doivent être restitués à ladite compagnie; attendu, enfin, que c'est à tort que l'arrêté attaqué a reconnu au département un droit réel sur les sommes dues par l'État à la compagnie pour la ligne d'Évreux à Navarre et celle d'Évreux au Neubourg; que, d'une part, la loi du 18 mai 1878, en accordant une indemnité aux compagnies dépossédées, n'a pas voulu enrichir indirectement, par cette indemnité, les départements qu'elle exproprie et auxquels elle réserve leurs droits contre l'État; que, d'autre part, le département de l'Eure, n'ayant jamais eu de droit réel sur la concession, ne peut invoquer l'article 18 de la loi du 3 mai 1841, pour s'approprier le prix qui la représente; que son droit réel ne porte que sur les lignes concédées, dont il est propriétaire, et non sur la concession, qui est la propriété exclusive de la compagnie, à laquelle le prix de rachat appartient sans partage : dire que le département n'est à aucun titre créancier de la compagnie; dire qu'il n'a aucun droit sur le prix de rachat de la ligne d'Évreux à Navarre ni sur l'indemnité qui pourrait revenir à la compagnie à raison de l'incorporation au réseau des chemins de fer d'intérêt général de la ligne d'Évreux au Neubourg; ordonner que les arrérages du cautionnement de la compagnie échus avant le 17 septembre 1878 lui seront restitués; condamner le département aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de l'Eure... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, attendu, d'une part, que les dispositions du cahier des charges sur lesquelles s'appuie le pourvoi n'établissent en aucune façon qu'une dérogation au droit commun ait été dans l'intention des parties contractantes; que l'article 37, en prononçant contre la compagnie une peine pécuniaire pour le cas où elle ne se serait pas mise à l'œuvre en temps utile, n'ajoute pas que cette peine tiendra lieu au département de toute autre indemnité, et qu'il n'est pas permis, dès lors, de supposer que l'on ait entendu limiter ainsi la responsabilité du concessionnaire; que la règle fondamentale, en matière de dommages-intérêts, est celle édictée par l'article 1149 du Code civil, dont l'application ne peut être écartée qu'autant que les parties en ont manifesté la volonté formelle, comme dans les cas prévus par les articles 1152 et 1229 du même Code; que, dans ledit article 37 du cahier des charges, il s'agit d'un cas spécial de faute ou de négligence, en prévision duquel est édictée la sanction particulière de la déchéance, encourue de plein droit, et de

la confiscation du cautionnement qui en est la conséquence accessoire; que la compagnie pouvait manquer à ses engagements d'une façon beaucoup plus grave et, comme cela a eu lieu en effet, laissant s'écouler les délais prescrits, se trouver, par son imprévoyance ou sa mauvaise gestion, dans l'impossibilité de réaliser son entreprise; qu'il n'est pas admissible qu'elle ne doive être traitée plus rigoureusement dans le second cas que dans le premier; qu'une assimilation de ces deux cas ne saurait se concevoir, dans l'intérêt de la compagnie, vis-à-vis de laquelle le département n'aurait pu, sans inconvénient pour lui-même, user de patience comme il l'a fait; que la confiscation du cautionnement ne constitue, pour lui, qu'un minimum de dommages-intérêts auquel il a droit, à tout événement, mais qui ne l'empêche nullement de réclamer une indemnité plus considérable, suivant le préjudice que lui a fait éprouver l'inexécution du contrat: que l'évaluation de ce préjudice serait facile à préciser, puisque, indépendamment du dommage résultant, en tout cas, du retard apporté à l'établissement du réseau départemental par la faute de la compagnie, il est manifeste que, s'il est toujours difficile de trouver un concessionnaire pour un réseau de chemin de fer d'intérêt local, la difficulté sera d'autant plus grande que le rachat par l'État de la plus grande partie du réseau de l'Eure ne laisse que 70 kilomètres de lignes précisément moins productives, que ce département devra faire exécuter lui-même ou auxquelles il devra renoncer, au grand détriment des localités à desservir; que, relativement aux lignes rachetées et ainsi que cela est relevé dans la décision attaquée, le département se trouve actuellement sous le coup d'une demande de subvention de la part de l'État; qu'en outre, la compagnie a omis de faire le versement de 500 000 francs destinés au payement des terrains expropriés, ou du moins que, contrairement à ses assertions, elle ne l'a opéré que jusqu'à concurrence de 64 124f,86 et que le département se trouve obligé d'effectuer à ses frais le versement complémentaire; qu'il y aura donc lieu, par les experts chargés de fixer le chiffre des dommages-intérêts dus par la compagnie au département, d'y faire entrer les 500 000 francs dont s'agit, sous déduction des 64 124f,86 déboursés par la compagnie, puisqu'ils l'ont été pour les deux lignes rachetées d'Évreux à Navarre et au Neubourg; d'y ajouter, pour plus de 89 kilomètres de lignes non rachetées, sur le pied de 150 000 francs par kilomètre, plus de 13 500 000 francs; que le département fait donc preuve de modération, en limitant sa demande à un peu plus de 11 000 000 de francs pour le tout; attendu,

d'autre part, que l'effet de la déchéance prononcée par application des articles 37 et 38 du cahier des charges, est de rendre le concessionnaire étranger à la concession, d'anéantir son titre, de l'empêcher de recueillir ou conserver aucun émolument dérivant du droit dont il a été dépouillé, par exemple, en cas d'expropriation des lignes concédées, l'indemnité y afférente, de restituer ce droit au département, à qui appartient désormais la valeur de la concession ou la créance d'une somme d'argent, en laquelle créance cette valeur se trouve transformée par l'expropriation; qu'il s'agit bien là d'un droit réel, dont il n'est pas nécessaire de préciser davantage la nature et la classification suivant les termes du Code civil, dont l'énumération n'est d'ailleurs pas limitative; que ce droit réel n'est autre que le droit de propriété appliqué à la valeur de la concession, et qu'il se justifie également pour la ligne rachetée en 1878, à l'égard de laquelle la déchéance a fait passer les droits de la compagnie au département, et pour la ligne rachetée en 1879, alors que la déchéance était déjà prononcée;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... concluant premièrement à la réformation de l'arrêté attaqué en ce qu'il a attribué au département la propriété du prix de rachat payé par l'État à la faillite, par le motif que le système du conseil de préfecture, qui oublie que l'article 38 du cahier des charges a pour unique objet, non de stipuler un avantage pour le département concédant, mais de pourvoir à la réalisation du service public concédé, n'est pas admissible, et qu'il en est de même de l'interprétation donnée de cet article par le syndic, qui refuse au département tout autre droit que celui de confisquer le cautionnement et de provoquer l'adjudication de l'entreprise, si elle est encore possible, de telle sorte que le département, s'il avait restitué le cautionnement et si cette adjudication était impossible, ne recevrait aucun dédommagement; que cette argumentation du syndic se conçoit si le département se trouvait dans les conditions prévues au contrat; mais qu'il n'en est point ainsi, par suite de la cession par la faillite de la majeure partie des lignes concédées et l'incorporation au réseau d'intérêt général; que, dès lors, le département se trouve fondé à réclamer à la faillite, non le prix du rachat, mais des dommages-intérêts pour le préjudice résultant de l'inexécution de sept lignes d'intérêt local; et deuxièmement, estimant que le département a contre la compagnie un droit à indemnité, pour le préjudice résultant de cette inexécution et de l'impossibilité où il se trouve de procéder actuellement à une adjudication dans les conditions du cahier des charges;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que l'effet des lois susvisées des 18 mai 1878 et 31 juillet 1879 a été de faire passer du domaine départemental dans le domaine national la plus grande partie des chemins de fer d'intérêt local de l'Eure, concédés à la compagnie d'Orléans à Rouen par les décrets susvisés de 1873 et 1874;

Considérant qu'antérieurement à la promulgation de ladite loi de 1878, pour l'ensemble de ces chemins, et à la promulgation de ladite loi de 1879, pour ce même ensemble diminué de la petite ligne d'Évreux-Ville à Évreux-Navarre, il était loisible au département de faire prononcer la déchéance de la compagnie concessionnaire, par application des articles 37 et 38 de ses cahiers des charges, et de poursuivre, en temps utile, la procédure édictée par le second de ces articles; que si le département n'a pas jugé opportun de recourir à cette mesure de rigueur, par des considérations dont il était le seul juge; s'il a même renoncé au droit, qu'il tenait de l'article 64 du cahier des charges annexé à la convention susvisée de 1871, de faire verser, dans les dix jours de la déclaration d'utilité publique des chemins qui sont l'objet de cette convention, par la compagnie à la caisse du trésorier payeur général d'Évreux une somme de 500 000 francs destinée à l'acquisition des terrains, si enfin l'arrêté préfectoral du 4 juillet 1878, qui a prononcé la déchéance pour toutes les lignes concédées, à l'exception de celle rachetée le 18 mai précédent, n'a point été complété par une tentative d'adjudication; le département ne saurait s'en prendre qu'à lui-même de la situation qu'il s'est ainsi faite;

Considérant que la compagnie, laissée par suite vis-à-vis de l'État... (comme dans la 1re espèce);

Considérant qu'au point de vue de l'inexécution des obligations de son contrat... (comme dans la 1re espèce);

Considérant enfin que, si le département prétend avoir subi un préjudice... (comme dans la 1re espèce)... (Arrêté du 20 août 1879 annulé en tant : — 1° qu'il a réservé les droits du département sur les sommes que l'État peut devoir à la compagnie; — 2° qu'il a ordonné une expertise pour évaluer les dommages résultant, pour le département, de l'inexécution des lignes promises par la compagnie, ainsi que le versement à la Caisse des dépôts et consignations des sommes pouvant être dues par l'État et des arrérages du cautionnement antérieurs à la date du 17 septembre 1878; — 3° qu'il a condamné aux dépens de l'instance le syndic de la faillite. Département de l'Eure condamné aux dépens.)

[3e Espèce. *Le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen contre le département de Loir-et-Cher.*]

Vu la requête... pour le sieur Moncharville, syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 août 1879, par lequel le conseil de préfecture de Loir-et-Cher a prononcé la déchéance de la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Brou à Saint-Calais et déclaré acquis audit département le cautionnement de 100 000 francs déposé par la compagnie à la Caisse des dépôts et consignations;

Ce faisant, attendu que la déchéance de la compagnie n'a pas été et ne pouvait plus être prononcée; qu'en effet, la compagnie est restée concessionnaire jusqu'à la loi du 18 mai 1878, par laquelle l'État a racheté à ladite compagnie ses droits sur la ligne de Brou à Saint-Calais; que, jusqu'à cette époque, le département de Loir-et-Cher n'a pas usé du droit qu'il pouvait avoir de provoquer un arrêté préfectoral de déchéance; que ledit département ne peut aujourd'hui revendiquer ce droit, la loi du 18 mai 1878 étant une véritable loi d'expropriation qui a détruit la chose concédée; qu'ainsi, le Préfet n'ayant pas prononcé la déchéance en temps utile, la déclaration du conseil de préfecture, relative à la prétendue déchéance de la compagnie, doit être considérée comme non avenue; attendu que la confiscation du cautionnement n'est, aux termes du cahier des charges, que la conséquence de la déchéance; que, si l'article 37 stipule la confiscation du cautionnement au profit du département, cet article ne s'applique qu'au cas où la compagnie n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés; que, d'autre part, l'article 38 n'autorise la confiscation que lorsque la compagnie a encouru la déchéance pour n'avoir pas terminé les travaux dans les délais fixés; que la ligne de Brou à Saint-Calais étant en construction au moment du rachat, les dispositions de l'article 38 étaient seules applicables à la compagnie, et qu'à défaut de la déchéance prévue par cet article, le département n'a pu devenir propriétaire du cautionnement déposé; qu'au surplus, il n'appartenait point au conseil de préfecture de prononcer la déchéance de la concession du chemin de fer d'intérêt local dont s'agit; que ce droit appartenait exclusivement au Préfet; dire que le titre de 5 594 francs de rentes 3 p. 100, déposé par la compagnie d'Orléans à Rouen à la caisse du Trésor public, sera restitué intégralement en principal et intérêts au syndic de la

faillite de ladite compagnie; condamuer le département de Loir-et-Cher aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de Loir-et-Cher...tendant au maintien de l'arrêté attaqué, attendu que, s'il a donné son adhésion à l'incorporation du chemin de fer d'intérêt local dont il s'agit au réseau d'intérêt général, le conseil général a expressément réservé ses droits contre la compagnie concessionnaire pour les exercer ultérieurement; qu'abstraction faite de toute déchéance, le cautionnement est dû au département depuis le jour où les engagements n'ont pas été remplis; que les deux sanctions pénales de la déchéance et de la confiscation du cautionnement sont essentiellement distinctes et peuvent être invoquées à volonté ensemble ou séparément, sans qu'aucun délai soit imparti pour l'exercice de ce droit, dont le département n'a jamais renoncé à se prévaloir;

Vu le mémoire en réplique présenté par le département... par lequel il persiste à conclure au rejet du pourvoi, attendu que, si, en effet, le conseil de préfecture n'avait pas qualité pour prononcer la déchéance de la compagnie à l'encontre du Préfet, l'attribution du cautionnement au département échappe à toute critique;

Vu la loi du 18 mai 1878, portant incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local au réseau d'intérêt général et approuvant les conventions passées entre le Ministre des Travaux Publics et diverses compagnies de chemins de fer, notamment celle du 12 juin 1877 relative à la compagnie d'Orléans à Rouen;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la compétence :

Considérant qu'aux termes du cahier des charges pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Chartres à Saint-Calais, la déchéance du concessionnaire, dans le cas où il ne remplit pas les diverses obligations qui lui sont imposées, doit être prononcée par le Préfet; que l'attribution du cautionnement au département ne peut être qu'une conséquence de cette mesure; que, dès lors, il n'appartenait point au conseil de préfecture de Loir-et-Cher de prononcer la déchéance de la compagnie d'Orléans à Rouen pour la partie dudit chemin comprise dans ce département, ainsi que la confiscation du cautionnement au profit de celui-ci;

Au fond :

Considérant que, s'il est vrai que ladite compagnie avait, dès 1874 et 1875, encouru la déchéance prévue aux articles 37 et 38 de son cahier des charges, le Préfet n'avait pas prononcé cette déchéance antérieurement à la promulgation de la loi ci-dessus

visée du 18 mai 1878, et que, postérieurement, il ne pouvait plus prendre une telle mesure, ladite loi ayant eu pour résultat de faire passer le chemin dont il s'agit du domaine départemental dans le domaine national...(Arrêté annulé. Le cautionnement de 100 000 fr., déposé par la compagnie d'Orléans à Rouen à la caisse du trésorier payeur général de Blois, sera remis en principal et intérêts au syndic de la faillite. Département condamné aux dépens.)

(N° 536)

[16 juillet 1881.]

Travaux publics. — Compétence. — Dommage. — Usine hydraulique. — Prise d'eau pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — (Dame Anna Mary contre Chemins de fer de l'Ouest.) — *Le propriétaire d'une usine, — actionné devant le tribunal civil par son locataire à l'effet d'obtenir : 1° une réduction de loyer à raison du préjudice résultant pour celui-ci de la prise d'eau opérée par une compagnie de chemins de fer dans la rivière non navigable qui fait mouvoir l'usine ; 2° la suppression de cette prise d'eau, — appelle la compagnie en garantie devant le même tribunal pour voir dire qu'elle devra faire cesser le trouble apporté à une possession paisible, plus que séculaire et fondée sur justes titres, s'entendre en outre condamner à des dommages-intérêts et aux dépens. — C'est à l'autorité administrative, dans l'espèce, au conseil de préfecture, — et non à l'autorité judiciaire, — qu'il appartient de connaître du litige entre le propriétaire de l'usine et la compagnie* (*).

(*) Le Tribunal des conflits avait déjà résolu la question dans le même sens. — Voir 16 janvier 1875, conflit, dommages, résultant de l'établissement d'un dépôt de charbon dans une gare. *Ann.* 1876, p. 1079 ; — 30 mars 1878, conflit, dépôt de vases provenant d'un réservoir, *Ann.* 1879, p. 721. — Cette jurisprudence avait d'ailleurs été consacrée aussi par le Conseil d'État. — Voir 14 décembre 1865, chemin de fer de Lyon, *Ann.* 1866, p. 550 ; — 15 décembre 1866, chemin de fer d'Orléans, *Ann.* 1868, p. 292 ; — 26 décembre 1867, chemin de fer de l'Est, *Ann.* 1868, p. 944. — Voir cependant la distinction admise à l'égard d'un simple puits creusé par une compagnie pour alimenter un réservoir et qui aurait eu pour effet de faire baisser le niveau d'une rivière, 28 janvier 1864, Meslin, *Ann.* 1864, p. 174, et les conclusions de M. Robert expliquant cette distinction ; — et aussi 11 juin 1868, Molinier, *Ann.* 1868, p. 1215, dommage résultant des fours à briques installés par une compagnie ; cet arrêt reconnaît la compétence de l'autorité judiciaire, parce que le dommage ne se rattachait pas assez directement à l'exécution du travail public. — Même solution par le Tribunal des conflits, 1er mars 1873, conflit. Deyroles, *Ann.* 1874,

Vu l'arrêté, en date du 20 avril 1881, par lequel le Préfet du département de la Manche élève le conflit d'attributions dans une instance pendante devant la Cour d'appel de Caen entre la dame veuve Anna Mary et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest;

Vu l'exploit, en date du 24 juillet 1880, par lequel la veuve Anna Mary, assignée devant le tribunal de Coutances par les époux Pasturel, locataires de l'usine hydraulique dont elle est propriétaire, aux fins de s'entendre condamner à faire disparaître le travail établi par la compagnie de l'Ouest et qui a pour conséquence de priver l'usine d'une parties des eaux nécessaires à son fonctionnement ; s'entendre condamner en 1 000 francs de dommages-intérêts en réparation du préjudice causé : subsidiairement, voir dire que, si le travail est maintenu, ils auraient droit à une diminution de 800 francs par an sur le prix de leurs fermages, — appelle la compagnie de l'Ouest devant le tribunal de Coutances aux fins de voir dire qu'elle sera tenue de garantir la requérante des fins de l'action intentée contre elle, entendre dire en outre ladite compagnie qu'elle devra faire cesser pour l'avenir le trouble qu'elle a apporté à la possession paisible, publique et plus que séculaire que la requérante a de ladite usine en vertu de justes titres, s'entendre, en outre, condamner aux dépens et à de justes dommages;

Vu les conclusions prises par la compagnie de l'Ouest, tendant à

---

p. 173. — Rapp. 25 février et 6 mai 1881, chemin de fer d'Orléans, *suprà*, p. 726 et 965.

En reconnaissant à l'autorité administrative le droit de statuer sur l'action récursoire en garantie, on maintient dans la compétence des tribunaux ordinaires l'instance principale en diminution de loyer et en cessation du préjudice, engagée entre le locataire et le propriétaire de l'usine, cette dernière instance devant être vidée d'après les conventions et les règles de droit commun, quoiqu'en fait et en équité la solution qui intervient sur l'action en garantie puisse quelquefois réagir, dans une certaine mesure, sur celle de l'instance principale. Le conflit ne portait d'ailleurs que sur la demande en garantie.

Comme exemples de cette division souvent inévitable dans des litiges connexes, on peut encore se référer aux conflits : 17 janvier 1880, Bruno *Ann.* 1880, p. 1096; — 13 mars 1880, Bouhellier, *Ann.* 1881, p. 927.

Même entre un propriétaire et l'Administration, la compétence resterait judiciaire si le litige portait sur un contrat de droit civil, bien que passé à l'occasion d'un travail public, conflit Latham, 24 juillet 1880, *Ann.* 1881, p. 1398.

Dans l'espèce ci-dessus, c'est devant la Cour d'appel de Caen que le Préfet de la Manche a élevé le conflit. C'est en effet au greffe de la juridiction qui a statué sur le déclinatoire que doit être déposé l'arrêté de conflit. Or, si l'exception d'incompétence avait été soulevée par la compagnie devant le tribunal de Coutances, le déclinatoire n'avait été formulé par le Préfet de la Manche que devant Cour de Caen.

ce que le tribunal de Coutances se déclare incompétent pour connaître de l'action en recours portée contre elle par la veuve Anna Mary;

Vu... (Jugement du tribunal de Coutances rejetant l'exception d'incompétence et ordonnant qu'il sera plaidé au fond);

Vu, sur l'appel interjeté par la compagnie de l'Ouest devant la Cour de Caen, le déclinatoire en date du 17 février 1881, par lequel le Préfet de la Manche conclut à ce que la Cour se déclare incompétente, par le motif que, les travaux exécutés par la compagnie ayant le caractère de travaux publics, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur le différend soulevé entre la veuve Anna Mary et la compagnie de l'Ouest;

Vu... (Conclusions du procureur général tendant à ce qu'il soit fait droit au déclinatoire);

Vu... (Arrêt de la Cour de Caen rejetant le déclinatoire du Préfet et confirmant le jugement du tribunal de Coutances);

Vu... (Arrêt par lequel la Cour de Caen, sur la communication de l'arrêté de conflit, ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire);

Vu les observations du procureur général sur l'arrêté de conflit;

Vu... (Pièces constatant l'accomplissement des formalités);

Vu... (Observations présentées du Ministre des Travaux Publics en réponse à la communication du dossier);

Vu... (Mémoire présenté pour la compagnie du chemin de fer de l'Ouest et observations présentées pour la dame Anna Mary;

Vu la loi des 16-24 août 1790, celle du 16 fructidor an III et celle du 28 pluviôse an VIII, article 4.

Vu la loi du 24 mai 1872, notamment les articles 25 à 28; la loi du 4 février 1850, le règlement du 26 octobre 1849, les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Considérant que la demande en recours formée par la dame Anna Mary, propriétaire d'une usine hydraulique située sur la Soulle et par elle affermée aux époux Pasturel, tend à faire condamner la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à garantir la demanderesse des fins de l'action contre elle intentée par les fermiers de son usine devant le tribunal civil de Coutances et portée en appel devant la Cour de Caen, pour s'entendre condamner à faire supprimer les ouvrages exécutés par la compagnie pour amener au réservoir de la gare de Coutances les eaux dérivées de la Soulle au moyen de la prise d'eau établie par la compagnie en amont de ladite usine hydraulique, et ce sans préjudice de justes dommages-interêts à raison du trouble apporté à la possession

paisible, publique et plus que séculaire qu'à la demanderesse de ladite usine en vertu de justes titres;

Considérant que les travaux qui ont donné lieu à l'action en garantie de la dame Anna Mary ont été exécutés par la compagnie, en sa qualité de concessionnaire de la ligne d'intérêt général de Saint-Lô à Lamballe, pour amener dans le réservoir de la gare de Coutances l'eau nécessaire à l'alimentation des machines locomotives; qu'ils ont été autorisés et approuvés par décision du Ministre des Travaux Publics en date du 5 février 1879, et que, exécutés dans ces conditions, les ouvrages forment une dépendance de la gare de Coutances; qu'aux termes de son cahier des charges la compagnie est obligée d'entretenir les ouvrages dépendant du chemin de fer et de les remettre en bon état à l'expiration de sa concession; qu'il suit de là que les travaux exécutés pour la construction ou pour l'entretien de ces ouvrages ont le caractère de travaux publics; qu'en conséquence, c'est à l'autorité administrative qu'aux termes de l'article 13, titre 2, de la loi des 16-24 août 1790 et de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient de connaître du différend survenu entre la dame Anna Mary et la compagnie de l'Ouest à l'occasion desdits travaux... (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérés comme non avenus : 1° le jugement du tribunal civil de Coutances du 31 décembre 1880 et l'arrêt de la Cour d'appel de Caen du 6 avril 1881 ; 2° l'exploit du 24 juillet 1880.)

(N° 337)

[22 juillet 1881.]

Cours d'eau. — Association syndicale. — Taxes de construction. — Taxes d'entretien. — (Sieurs Marill-Bosch, Jean.) — *Demande en réduction de taxes de construction pour un canal d'irrigation, fondée sur ce qu'à l'époque où le syndicat a commencé à fonctionner, le propriétaire aurait déclaré retrancher certaines parcelles de l'ensemble des terrains compris dans une précédente soumission. — Rejet : c'est à la souscription qui a servi de base au décret autorisant l'association qu'il y a lieu de se référer (1re et 2e espèces). Taxes d'entretien. Riverain imposé d'après l'étendue des terres arrosées : régularité (1re et 2e espèces) : décharge à raison d'une parcelle non arrosée (2e espèce). (Recours contre un arrêté du 16 janvier 1879, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales a rejeté sa*

demande en réduction des taxes auxquelles il a été imposé sur les rôles du syndicat du canal de Céret publiés le 25 mars 1877. — En 1860, le sieur Marill-Freixe, son auteur, a souscrit à l'arrosage du canal de Céret pour une surface de 17 hectares 97 ares 90 centiares; mais, jusqu'en 1866, l'association n'avait pas régulièrement fonctionné; à cette époque, les intéressés furent invités par les syndics nommés par le Préfet à faire la déclaration des terres qu'ils entendaient soumettre à l'arrosage, et le sieur Marill-Bosch n'a déclaré avoir l'intention d'user des irrigations que pour 6 hectares 15 ares, 35 centiares; le surplus des terrains compris dans l'engagement de 1860 ne pourrait tirer aucun bénéfice de l'arrosage; c'est à tort que, dans les rôles, les frais de construction de canal ont été distingués des frais d'entretien; en tous cas, c'est à tort qu'il n'a pas été accordé au requérant décharge de la taxe d'entretien afférente à 1 hectare, conformément à un précédent arrêté du conseil de préfecture.)

Vu les observations en défense présentées par le directeur du syndicat du canal de Céret..., tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que ce sont les listes d'engagement dressées en 1860 qui doivent servir à dresser les rôles pour les dépenses de construction du canal; que la déclaration faite en 1866 par les intéressés des terres qu'ils entendaient arroser ne peut servir que pour dresser les rôles des taxes d'entretien;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet;

Vu le décret du 1er octobre 1861, qui a autorisé l'association syndicale du canal de Céret;

Vu la loi du 14 floréal an XI et les lois des 21 juin 1865, 20 août 1790 et 6 octobre 1791;

Considérant que, d'après l'article 1er du décret ci-dessus visé du 1er octobre 1861, les dépenses de construction, d'amélioration et de perfectionnement du canal de Céret doivent être réparties entre les propriétaires compris dans les listes d'engagement closes les 15 juillet et 6 août 1860, en raison de la surface des terres engagées, et que les dépenses de simple entretien doivent être réparties chaque année entre les arrosants, proportionnellement à l'étendue des terrains réellement arrosés; que c'est pour se conformer à ces dispositions que le syndicat a distingué dans les rôles qu'il a émis des dépenses de construction du canal et les dépenses d'entretien;

Considérant d'une part, qu'il résulte de l'acte d'engagement ci-

dessus visé, en date du 15 juillet 1860, que le sieur Marill-Freixe a souscrit à l'arrosage du canal de Céret pour un certain nombre de parcelles ayant une surface de 17 hectares 97 ares 90 centiares, qui sont devenues depuis la propriété du requérant; que, dès lors, c'est avec raison que celui-ci a été imposé d'après ces bases sur le rôle publié le 25 mars 1877, pour les dépenses de construction du canal de Céret;

Considérant, d'autre part, que le sieur Jean Marill ne conteste pas avoir arrosé, pendant l'année pour laquelle ledit rôle a été dressé, une étendue de terrain de 6 hectares 15 ares 25 centiares; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander réduction de la taxe d'entretien à laquelle il a été imposé, conformément à l'article 1er du décret du 1er octobre 1861, à raison desdits terrains... (Rejet).

[2e Espèce. *Marill-Bosch, Michel.*]

(Recours contre un arrêté du 15 mars 1879; Pyrénées-Orientales; taxes du syndicat du canal de Céret.)

Vu... (Visas et premier considérant comme dans la 1re espèce);

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'acte d'engagement ci-dessus visé, en date du 15 juillet 1860, que les auteurs du sieur Michel Marill avaient souscrit un engagement à l'irrigation du canal de Céret pour les parcelles nos 419, 333 et 251; que le sieur Michel Marill soutient, il est vrai, que l'engagement relatif à la parcelle no 419 n'avait pas été valablement contracté, mais qu'il n'apporte aucune preuve à l'appui de son allégation; que dans ces circonstances, c'est avec raison que, conformément à l'article 1er du décret du 1er octobre 1861, le requérant a été imposé à raison des parcelles ci-dessus indiquées sur le rôle publié le 25 mars 1877, pour les dépenses de construction du canal de Céret;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, pendant l'année pour laquelle ledit rôle a été dressé, le sieur Michel Marill a réellement arrosé la parcelle de terrain no 366 et une surface de 23 ares, dépendant de la parcelle no 419; que, dès lors, c'est avec raison qu'il a été imposé d'après ces bases, sur le rôle des taxes d'entretien du canal; mais qu'il résulte de l'instruction que le requérant n'a pas arrosé pendant ladite année la parcelle no 251; que, dès lors, il est fondé, en vertu de l'article 1er du décret du 1er octobre 1861, à demander décharge de la taxe d'entretien afférente à ladite parcelle. (Décharge accordée de la taxe d'entretien à raison de la parcelle no 251. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 538)

[22 juillet 1881.]

Voirie (Grande). — Domaine public. — Rivage de la mer. — Délimitation. — Baie de la Seine. — Conseil d'État. — Visite de lieux confiée à une délégation du Conseil d'État, parties présentes (*). — (Sieurs et dame Duval, Delaunay et autres riverains de la Seine.)

Vu 1° la requête..., pour les sieurs et dame Duval et consorts..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un décret en date du 9 juin 1877, par lequel le Président de la République a fixé les limites de la mer dans la baie de Seine, en conséquence d'un précédent décret du 24 février 1869, lequel a fixé les limites entre la mer et la Seine à l'embouchure du fleuve par une ligne partant du cap du Hode sur la rive droite et aboutissant sur la rive gauche en aval de Berville;

Ce faisant, attendu que le décret du 9 juin 1877 comprend dans le rivage de la mer, et par suite dans le domaine public maritime, des terrains limitrophes non de la mer, mais de la Seine en amont de son embouchure, dont les requérants sont en possession, soit par eux-mêmes, soit par leurs auteurs, depuis une époque immémoriale; que ces terrains ne font pas partie du rivage de la mer aux termes des lois sur la matière, annuler le décret attaqué pour excès de pouvoirs, condamner l'État au remboursement des frais de timbre et d'enregistrement du pourvoi;

Vu les observations du Ministre de la Marine tendant au rejet du pourvoi;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics, tendant aux mêmes fins que ci-dessus...;

Vu le nouveau mémoire en réplique présenté pour les requérants..., tendant aux mêmes fins que précédemment, et en outre

---

(*) C'est la première fois, à notre connaissance, que le *Conseil d'État* confie la visite des lieux à une commission prise dans son sein; cependant on peut rappeler que, par une ordonnance du 14 juillet 1831, Mayet, le Conseil d'État a statué sur une question de voirie urbaine à la suite d'une visite de lieux confiée par le Garde des Sceaux à deux maîtres des requêtes. — Par une autre ordonnance, rendue avant faire droit, visée dans une décision du 5 juillet 1855, Porro, *le président de la section* du contentieux avait chargé l'auditeur rapporteur de procéder à une visite de lieux, dans une question de fournitures.

subsidiairement à ce qu'il plaise ordonner telle vérification des faits sur les lieux que de droit;

Vu... (Recours..., tendant à ce qu'il plaise annuler, pour excès de pouvoirs, par les mêmes motifs que ci-dessus, en premier lieu un arrêté du préfet de l'Eure du 1er mai 1878, contenant publication du décret ci-dessus visé du 9 juin 1877; 2° ledit décret du 9 juin 1877; 3° et en tant que besoin un précédent décret du 24 février 1869 portant que les limites entre la mer et la Seine sont fixées d'après une ligne partant du cap du Hode sur la rive droite et aboutissant sur la rive gauche en aval de Berville...);

Vu l'article 1er, titre VII, livre IV, de l'ordonnance d'août 1681, sur la marine;

Vu le décret du 21 février 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que les pourvois des sieurs et dame Duval et consorts tendent à l'annulation d'un même décret; qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué ensemble, ainsi qu'il pourra appartenir en l'état;

Considérant que les requérants ci-dessus dénommés soutiennent que les terrains qui ont été compris par le décret ci-dessus visé du 9 juin 1877 dans le domaine public de l'État comme faisant partie du rivage maritime, sont en rive de Seine; que, d'autre part, ces terrains ne sont pas couverts par les eaux du fleuve coulant à pleins bords avant tout débordement; que, dès lors, lesdits terrains leur appartiennent en qualité de riverains de la Seine à titre d'alluvions fluviales; que l'Administration soutient, au contraire, que les terrains dont il s'agit sont bordés par la mer; qu'ils sont couverts par le grand flot de mars, et que, par suite, par application de l'ordonnance d'août 1681 sur la marine, ils font partie du rivage maritime et par conséquent du domaine public de l'État;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement au fond sur les prétentions respectives des parties;

Mais considérant que les sieurs Duval et autres ci-dessus dénommés ont conclu subsidiairement à ce qu'il soit procédé à telle mesure d'instruction qu'il appartiendra; que les Ministres des Travaux Publics et des Finances, au nom de l'État, ont déclaré ne pas s'opposer au supplément d'instruction demandé; qu'il y a lieu, en cet état, de décider qu'il sera procédé avant faire droit, tous droits et moyens réservés, à une visite des lieux, en présence des parties ou elles dûment appelées, par une commission déléguée à cet effet par le Conseil d'État au contentieux, laquelle sera com-

posée ainsi qu'il sera dit ci-dessous, pour être ensuite, sur le rapport de ladite commission, statué au fond ainsi qu'il appartiendra;

Art. 1er. — Il sera procédé avant faire droit au fond, tous droits et moyens réservés, à une visite des lieux, en présence des parties ou elles dûment appelées, par MM. Laferrière, président de la section du contentieux, amiral Bourgeois et Tirman, conseillers d'État, auxquels s'adjoindront MM. Mathéus, maître des requêtes, rapporteur, et le Vavasseur de Précourt, commissaire du Gouvernement, pour être ensuite statué par le Conseil d'État au contentieux ainsi qu'il appartiendra.

(N° 539)

[29 juillet 1881.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndical constitué sous le régime de la loi de 1807. — *Exception de dotalité. — Intérêts.*—(Dame veuve Guillot de Suduirault.) — *La disposition de l'article 4 de la loi du* 21 *juin* 1865, *qui prescrit des formalités spéciales pour l'adhésion des propriétaires d'immeubles dotaux à la formation d'associations syndicales libres ou autorisées ne s'applique pas aux syndicats créés sous l'empire de la loi du* 16 *septembre* 1807, *en vertu de laquelle les propriétaires intéressés à la construction de digues pouvaient être contraints d'en supporter la dépense proportionnellement à leur degré d'intérêt. — En conséquence, une femme mariée sous le régime dotal ne saurait se prévaloir de ce que ces formalités n'auraient pas été remplies, pour refuser de payer les taxes qui lui sont imposées à raison d'un immeuble dotal, surtout lorsque son mari a payé ces cotisations de* 1855 *à* 1875. —*Taxe non exagérée eu égard à l'intérêt de l'immeuble.*

Vu la requête... pour la dame veuve Guillot de Suduirault... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 10 avril 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté sa demande en décharge de la taxe à laquelle elle a été imposée sur les rôles du syndicat de Barsac et Cérans.

Ce faisant, attendu que, lors de la constitution du syndicat, sa propriété était un immeuble dotal, et que le simple consentement de son mari, aujourd'hui décédé, ne peut avoir eu pour effet d'engager pour une durée indéfinie une partie des revenus de l'im-

meuble ; que a nécessité d'une autorisation de justice en cette matière a été proclamée par l'article 4 de la loi du 21 juin 1865 ; qu'ainsi elle ne saurait être tenue d'acquitter aucune taxe ; qu'au surplus, par suite de la suppression des inondations d'hiver qui déposaient sur la terre un limon fertilisant, l'établissement des digues construites par le syndicat est plutôt nuisible qu'utile à la requérante ; lui accorder la décharge demandée ;

Vu les observations présentées en défense par le syndicat de Barsac et Cérans... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que les inondations d'hiver, pratiquées d'abord par le syndicat, ont été interdites par décision du Ministre des Travaux Publics, sur la réclamation de plusieurs membres du syndicat ; que la requérante a aux travaux le même intérêt que les autres membres de l'association ; que, si l'adhésion de son mari n'a pas été autorisée par le tribunal, elle constitue au moins un acte d'administration semblable à un bail consenti pour une durée indéfinie ; qu'il y a lieu, dès lors, de compter les périodes de neuf ans ; que l'engagement du sieur Guillot de Suduirault remontant au 17 février 1855, la troisième période de neuf ans a commencé à courir à compter du 17 février 1873 ; que le sieur Guillot de Suduirault étant décédé en 1874, la requérante est au moins tenue d'acquitter les taxes jusqu'en 1882 ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la dame Guillot de Suduirault... dans lequel la requérante déclare persister dans ses précédentes conclusions, par les motifs susénoncés et en outre par le motif que le décret du 17 février 1855 n'aurait pas été rendu sur l'avis du Conseil d'État, statuant en assemblée générale, mais seulement sur l'avis de la section des travaux publics ;

Vu les lois des 16 septembre 1807 et 21 juin 1865 ;

Considérant que le syndicat de Barsac et Cérans a été constitué par application de la loi du 16 septembre 1807, en vertu de laquelle les propriétaires intéressés à la construction des digues contre les fleuves peuvent être contraints d'en supporter la dépense dans la proportion de leur intérêt aux travaux ; qu'aucune disposition de loi ni de règlement n'a établi d'exception à l'égard des immeubles dotaux qui se trouveraient compris dans le périmètre des syndicats ainsi formés ; qu'ainsi la dame Guillot de Suduirault ne saurait demander la décharge de ses cotisations, par le motif qu'on n'aurait pas suivi à l'égard de ses biens dotaux les formalités prévues par l'article 4 de la loi du 21 juin 1865, lequel est seulement applicable aux associations syndicales libres ou autorisées ;

Considérant d'ailleurs que le sieur Guillot de Suduirault, mari

de la requérante et son représentant légal, a payé sans opposition, depuis 1855 jusqu'en 1874, les cotisations mises à sa charge par la commission syndicale de Barsac et Cérans, en vertu du décret du 17 février 1855 ; que, dès lors, la requérante n'est pas recevable à demander la décharge des taxes auxquelles elle a été imposée par le motif que le décret constitutif du syndicat serait entaché d'excès de pouvoirs ;

Considérant au fond, que la propriété de la dame Guillot de Suduirault est comprise dans le périmètre du syndicat organisé par le décret du 17 février 1855 et qu'il n'est pas établi par la requérante que la taxe réclamée ne soit pas proportionnelle à son intérêt aux travaux ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation... (Rejet.)

(N° 540)

(29 juillet 1881.)

Travaux publics. — Dommages. — Arrêté ordonnant une expertise, tous droits et moyens des parties réservés. — Mesure préparatoire. — Recours non recevable (*). — (Compagnie des Dombes et des Chemins de fer du Sud-Est contre Société du Pont de Montrond.)

Vu la requête... pour la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 octobre 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a ordonné une expertise à l'effet d'examiner une demande présentée par la société du pont de Montrond et tendant à obtenir une indemnité à raison du préjudice que lui a causé l'établissement d'un pont en amont de celui dont elle est concessionnaire ;

Ce faisant, attendu que, dans ses motifs, ledit arrêté déclare nettement que le fait seul de la compagnie des Dombes d'avoir construit un pont pour son exploitation, en amont du pont de Montrond, peut, indépendamment de toute faute, engager la responsabilité de ladite compagnie ; mais qu'un fait dommageable ne peut donner lieu à indemnité que s'il a porté une atteinte non autorisée à un droit appartenant à autrui et s'il ne constitue pas, de la part de son auteur, l'accomplissement d'une obligation légale

---

(*) Voir 25 avril 1880 (Compagnie du Nord. *Ann.* 1881, p. 1060).

ou l'exercice d'un droit; qu'en construisant un pont au lieu et d'après les plans approuvés par l'autorité publique, la compagnie n'a rien fait que d'absolument licite, et que la société du pont de Montrond n'a pas un droit acquis à voir conserver indéfiniment le régime de la Loire, tel qu'il existait au moment de la construction du pont dont elle est concessionnaire ; qu'ainsi le conseil de préfecture a eu tort de déclarer que l'exécution de ces mesures pouvait engager la responsabilité de la compagnie des Dombes, et qu'aucune indemnité ne pouvant être due, l'expertise n'a pas de raison d'être ; décider qu'en l'absence de toute faute, la compagnie des Dombes n'est sujette à aucune responsabilité, et condamner la société du pont de Montrond aux dépens;

Vu... (Défense tendant au rejet du pourvoi comme non recevable. — Voir l'arrêt) ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Considérant que la compagnie des Dombes et des chemins du Sud-Est soutient que le pont du chemin de fer a été construit, en amont du pont de Montrond, au lieu et d'après les plans approuvés par l'Administration ; qu'ainsi l'établissement de ce pont ne saurait engager la responsabilité de la compagnie et que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a prescrit une expertise à l'effet de vérifier l'existence et les causes des dommages allégués par la société du pont de Montrond et d'en apprécier la valeur ;

Considérant qu'aux termes de l'arrêté attaqué, tous droits et moyens des parties demeurent réservés et que le conseil de préfecture n'a pas préjugé la question de savoir si une indemnité est due à la société du pont de Montrond ; que la mesure d'instruction ordonnée par le conseil de préfecture ne fait pas obstacle à ce que la compagnie des Dombes soutienne devant lui, avant qu'il soit statué au fond, que la société du pont de Montrond n'est pas fondée à réclamer la réparation du préjudice qui lui aurait été causé ; qu'ainsi l'arrêté attaqué est purement préparatoire et que, dès lors, le pourvoi formé par la compagnie des Dombes n'est pas recevable en l'état... (Rejet avec dépens.)

(N° 541)

[29 juillet 1881.]

Travaux publics. — Cours d'eau. — Dommages causés à une usine par l'exécution de travaux de grande voirie (suppression d'un bar-

rage et amélioration d'une rivière. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Brière.) — *Expertise. Désaccord des experts. — Tiers expert désigné par le conseil de préfecture, autre que l'ingénieur en chef du service de la navigation, tiers expert de droit. Nullité. Renvoi devant le conseil de préfecture* (*). (*Recours du Ministre des Travaux Publics contre la disposition d'un arrêté du* 19 *novembre* 1880, *par laquelle le conseil de préfecture de la Sarthe ne s'est pas conformé aux dispositions de l'article* 56 *de la loi du* 16 *septembre* 1807, *pour la désignation d'un tiers expert.*)

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, en cas de désaccord entre les experts chargés d'évaluer les dommages causés par les travaux de grande voirie exécutés par l'État, le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef; que les dommages à raison desquels le conseil de préfecture de la Sarthe a ordonné une expertise contradictoire auraient pour cause la suppression du barrage de Gourdaine et l'exécution par l'État de travaux d'amélioration de la Sarthe dans la traversée du Mans; qu'ainsi il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture de désigner un tiers expert autre que l'ingénieur en chef du service spécial de la navigation de la Sarthe... (Arrêté annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a désigné le tiers expert. L'ingénieur en chef du service spécial de la navigation de la Sarthe procédera, en qualité de tiers expert de droit, à la constatation et à l'évaluation des dommages de toute nature qui pourront être causés à l'usine du sieur Brière.)

(N° 542)

[5 août 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Dérivation de sources de la Vanne par la Ville de Paris. — [**Sieur Régnier contre Ville de Paris** (**).] — ***Construction d'une rigole destinée à recueillir les eaux des terres***

(*) Voir 5 juillet 1878, Callat, *Ann.* 1879, p. 1062; — 21 novembre 1875, Puyoo, *Ann.* 1876, p. 244, et les renvois.

(**) Suite de l'arrêt du 28 avril 1876 (Sieur Régnier contre Ville de Paris), *Ann.* 1878, p. 78.

et ayant fait baisser la nappe d'eau qui alimente le puits du requérant. Indemnité due : évaluation (*).

Vu la requête... pour le sieur Régnier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de l'Yonne, du 20 juin 1878, qui a rejeté sa demande d'indemnité contre la Ville de Paris ;

Ce faisant, attendu que, les travaux entrepris par la Ville de Paris, dans la traversée de la commune de Theil, sous le chemin vicinal n° 27, en vertu d'un arrêté du Préfet de l'Yonne, du 9 juin 1869, ont eu pour résultat d'abaisser le niveau de la nappe d'eau souterraine qui alimentait le puits du requérant; que la Ville de Paris a, dans l'exécution de ces travaux, dépassé l'autorisation résultant de l'arrêté préfectoral, et causé au sieur Régnier un dommage qu'elle est tenue de réparer et qui doit être évalué à 5000 francs; condamner la Ville de Paris à payer au requérant 5000 francs à titre de dommages-intérêts, ensemble les intérêts et les intérêts des intérêts, tels que de droit, et la condamner en outre aux frais d'expertise et aux dépens tant du présent recours que du pourvoi enregistré sous le n° 46398 ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la Ville de Paris... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que la Ville de Paris n'a fait qu'user de son droit en pratiquant les travaux nécessaires à l'assèchement des terres autour de l'aqueduc destiné à conduire les eaux de la Vanne ; que d'ailleurs, le sieur Régnier n'allègue aucun droit privatif à l'usage des eaux ; que par suite il n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté qui a rejeté sa demande... ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la Ville de Paris, autorisée par arrêté du Préfet de l'Yonne en date du 9 juin 1869, à exécuter sous le chemin vicinal n° 27 une conduite destinée à recevoir les eaux de la Vanne, a établi en outre une rigole accessoire destinée à produire un drainage des terrains traversés et à recueillir les eaux intérieures; que ce dernier travail a eu pour effet de faire baisser la nappe d'eau qui alimente le puits du sieur Régnier, riverain dudit chemin; que dans ces circonstances, le requérant est fondé à demander la réparation du dommage qui lui a été causé, et qu'il sera

(*) Rapp. 21 février 1873, Horliac, *Ann.* 1873, p. 164; — et un arrêt du 11 juillet 1879, chemin de Lyon, *Ann.* 1880, p. 1337, qui a refusé toute indemnité dans le cas de tranchées ouvertes par une compagnie de chemin de fer dans les terrains lui appartenant.

fait une juste appréciation dudit dommage en condamnant la Ville de Paris à payer au sieur Régnier une somme de 894 francs à titre d'indemnité... (Arrêté annulé. Condamnation à payer 894 fr. avec intérêts du 24 mai 1873, capitalisés aux 22 août 1878 et 4 novembre 1880. Ville de Paris condamnée aux frais d'expertise et aux dépens, tant du présent pourvoi que de celui qui fait l'objet de la décision du Conseil d'État du 28 avril 1876. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 543)

[5 août 1881.]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Propriété close. — Chaussée. — Exemption. —(Compagnie des Salins du Midi.)— *La servitude d'occupation temporaire créée par les arrêts du Conseil de 1755 et de 1780 peut-elle être imposée en dehors du cas d'enclave, et simplement dans le but de faciliter le transport à pied d'œuvre des matériaux nécessaires à un travail public?* — Non résolu *par l'arrêt, mais voir sur ce point l'avis du Conseil des Ponts et Chaussées* (*). *Une chaussée fermée par une barrière d'un côté et de l'autre par la porte d'une maison, sous la voûte de laquelle elle passe,*

(*) «..... Une discussion s'engage sur la légalité du droit de passage pour le transport des matériaux, ou du moins sur le mode de justification légale de ce droit. Plusieurs membres affirment avec M. le rapporteur, que le droit de passage est, dans tous les cas, le corollaire obligé du droit d'extraction et dérive logiquement des arrêts du 7 septembre 1755 et 20 mars 1780. Suivant les opinants, la servitude légale explicitement consacrée par ces arrêts a pour but d'assurer aux travaux publics les matériaux de construction qui conviennent le mieux dans chaque cas, notamment au point de vue du prix de revient à pied d'œuvre. Ce but d'économie finale est indirectement, mais nettement indiqué dans l'article 2 de l'arrêt de 1755, par la recommandation de ne faire prendre des matériaux dans « *les bois appartenant à Sa Majesté ou aux gens de mainmorte* que lorsqu'*on ne pourrait s'en dispenser sans augmenter considérablement le prix des matériaux.* » Or l'itinéraire à suivre pour le transport est un élément plus ou moins important du prix de revient. L'arrêt de 1755 suffit donc pour réfuter le premier des deux griefs sur lesquels repose le pourvoi. — D'autres membres contestent cette interprétation de l'arrêt de 1755 et l'application qu'on en veut faire au droit de passage. Sans citer aucun autre texte de loi, ils croient préférable de s'en référer au droit général d'occupation temporaire que l'Administration possède en matière de travaux publics, droit consacré par une pratique constante et implicitement reconnu par le décret du 8 février 1868, qui en a réglementé l'usage. Ce point de vue est adopté par le Conseil. (Avis du Conseil des Ponts et Chaussées du 10 janvier 1881 ; M. Delestrac, rapporteur.)

constitue une propriété close dans le sens de la loi. Lorsque l'arrêté d'autorisation est annulé, la question d'indemnité due à raison de l'occupation antérieure à l'annulation doit être portée devant le conseil de préfecture (*).

Vu la requête... pour la compagnie des Salins du Midi... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 août 1879, par lequel le conseil de préfecture du Var a rejeté sa demande tendant à faire décider que c'est à tort et contre le droit que les sieurs Ambard et Vola, entrepreneurs des travaux de rechargement de la route nationale n° 98, ont été autorisés par le Préfet du Var à occuper temporairement, pour le transport de leurs matériaux extraits des carrières de Carquieranne, une chaussée, dite Saint-Nicolas, dépendant du salin d'Hyères, appartenant à la compagnie requérante;

Ce faisant, attendu, en premier lieu, que le salin d'Hyères ne pouvait être affecté à une servitude de passage pour le transport des pierres extraites de la carrière de Carquieranne, alors qu'il existait d'autres moyens de communication entre cette carrière et le chantier des entrepreneurs; en deuxième lieu, qu'on ne pouvait les autoriser à forcer l'entrée de la chaussée Saint-Nicolas, fermée par une porte à son point d'intersection avec la route nationale n° 98; en troisième lieu, enfin, que la servitude d'occupation ne pouvait s'exercer sur le salin, qui est clos dans cette partie, ni sur la portion de la chaussée Saint-Nicolas qui y est enclavée; déclarer nuls et non avenus les arrêtés du Préfet du Var, qui ont autorisé l'occupation, ordonner que ladite occupation cessera pour l'avenir, et pour le passé, fixer, après expertise, l'indemnité qui sera due à la compagnie, condamner en outre les sieurs Vola et Ambard aux intérêts et aux dépens...;

Vu les arrêts du Conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780; les lois des 28 pluviôse an VIII, et 16 septembre 1807, et le décret du 8 février 1868;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le surplus des moyens présentés par la compagnie à l'appui de son recours :

Considérant que la chaussée Saint-Nicolas, qui appartient à la compagnie des Salins du Midi est fermée par une barrière du côté du port des Salins, et barrée à son autre extrémité, du côté

(*) Voir en sens contraire, 6 juillet 1877, Ledoux, *Ann.* 1878, p. 1085, et les conclusions de M. Laferrière, en note. — Voir aussi 11 février 1876, chemins du Nord, *Ann.* 1877, p. 1350.

de la route nationale n° 98, par une maison appartenant à la compagnie et habitée, sous la voûte de laquelle elle passe et dont la porte lui sert de clôture ; que, dans ces conditions, ladite chaussée constitue une propriété close dans le sens des arrêts ci-dessus visés de 1755 et 1780, dont il n'appartenait pas au Préfet du Var d'autoriser l'occupation ; qu'il y a lieu, par suite, de décider que les arrêtés du Préfet qui ont autorisé cette occupation seront tenus pour non avenus, et d'ordonner que cette occupation cessera pour l'avenir, ensemble d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture et de renvoyer les parties devant ledit conseil pour être statué, après expertise, sur l'indemnité à laquelle la compagnie pourra avoir droit pour le passé, à raison de l'occupation de sa chaussée par les sieurs Ambard et Vola... (Arrêté annulé. L'occupation de la chaussée Saint-Nicolas cessera à partir du jour de la notification de la présente décision. La compagnie des Salins du Midi et les sieurs Vola et Ambard sont renvoyés devant le conseil de préfecture du Var, pour être statué, après expertise, sur l'indemnité qui pourra être due à la compagnie pour le passé à raison de l'occupation de sa chaussée. Dépens à la charge des sieurs Vola et Ambard.)

(N° 544)

[5 août 1881.]

Voirie (Grande). — Introduction d'animaux sur la voie ferrée.— Contravention.— (1re *espèce,* Ministre des Travaux Publics contre Sauloup).—*L'introduction d'une vache sur la voie ferrée par un passage à niveau dont les barrières avaient été régulièrement ouvertes pour livrer passage à une voiture et à un troupeau de bestiaux, constitue une contravention de grande voirie, même en l'absence de toute dégradation* (1re *espèce*). — *Mais il n'y a pas de contravention si cette introduction a eu lieu par des barrières ouvertes à un moment où, réglementairement, elles auraient dû être fermées* (2e *espèce*) (*). *(Recours du Ministre des Travaux Publics... contre un arrêté du* 27 *décembre* 1880, *Mayenne, renvoyant le sieur Sauloup, fermier à Chenazé, des fins d'un procès-verbal dressé contre lui le* 10 *novembre* 1880 *pour avoir laissé une vache lui appartenant s'introduire dans l'enceinte de la voie ferrée.)*

(*) Voir avril 1880, Emonot, *Ann.* 1881, p. 1047 et le renvoi.

[1re ESPÈCE. *Ministre des Travaux Publics contre Sauloup.*]

Vu les lois du 29 floréal an X, et du 15 juillet 1845;
Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;
Vu la loi du 25 mars 1842;

Considérant que l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 fait défense de laisser répandre les bestiaux sur les bords des grands chemins plantés soit d'arbres, soit de haies d'épines ou autres, et que les contraventions sont punies d'une amende de 100 livres, alors même qu'elles n'auraient donné lieu à aucune dégradation; que l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 déclare applicables aux chemins de fer les lois et règlements de la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire sur toute leur étendue le pacage des bestiaux;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le 3 novembre 1880, à sept heures et demie du soir, une vache appartenant au sieur Sauloup a pénétré sur la voie ferrée par le passage à niveau n° 6, dont les barrières avaient été régulièrement ouvertes pour livrer passage à une voiture et à un troupeau de bestiaux; que, de ce qui précède, il résulte que c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Sauloup des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Considérant qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de réduire à 16 francs le chiffre de l'amende encourue par le sieur Sauloup... (Arrêté annulé. Sieur Sauloup condamné à 16 francs d'amende et aux frais.)

[2e ESPÈCE. *Ministre des Travaux Publics contre sieur Geoffroy.*]

(Recours du Ministre des Travaux Publics... contre un arrêté du 7 juin 1880, Côte-d'Or, renvoyant le sieur Geoffroy des fins d'un procès-verbal dressé contre lui à raison de l'introduction dans l'enceinte de la voie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée de deux vaches lui appartenant, qui ont échappé à leurs gardiens pendant la traversée d'un passage à niveau par suite de l'effroi que leur a causé un coup de sifflet d'une locomotive; c'est à tort que dans l'arrêté précité le conseil de préfecture s'est fondé, pour renvoyer le sieur Geoffroy des fins du procès-verbal, sur la négligence du gardien du passage à niveau qui avait laissé la barrière ouverte, alors qu'il aurait dû la tenir fermée, puisque le sieur

Geoffroy se présentant pour traverser la voie aurait eu droit de requérir l'ouverture de la barrière);

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791, la loi du 29 floréal an X, et la loi du 25 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté qu'au moment où les vaches du sieur Geoffroy ont pénétré dans l'enceinte de la voie ferrée par le passage à niveau n° 26, ce passage, qui appartenait à la première classe devait, conformément aux prescriptions des règlements administratifs, être fermé;

Considérant qu'il est, au contraire, reconnu que les barrières dudit passage à niveau étaient ouvertes; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Côte-d'Or a renvoyé le sieur Geoffroy des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 545)

(2 août 1881.)

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Compétence. — Jury. — Dommage direct. — Le jury ne peut statuer sur un chef de demande qu'autant que le dommage qui en fait l'objet est la conséquence directe et nécessaire de l'expropriation. — (Sieur Jean Touron fils aîné.)

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 58 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que la demande du sieur Touron sur lequel étaient expropriées deux parcelles de pré et pâtis, tendant à obtenir une indemnité de 12 000 francs, portait : 1° sur la valeur des deux parcelles ; 2° sur le dommage résultant du changement apporté dans la direction d'un cours d'eau par le canal de fuite de son moulin, lequel changement devait nécessairement faire refouler les eaux vers l'usine et occasionner des inondations ; que l'État concluait à l'incompétence du jury pour apprécier le dommage causé au moulin par les travaux du chemin de fer ;

Attendu que les deux chefs de demande sont distincts et séparés ; que le dommage faisant l'objet du deuxième chef n'étant pas la conséquence directe et nécessaire de l'expropriation, il n'appartenait pas au jury d'en connaître et d'en fixer l'indemnité ;

Attendu néanmoins que le jury a alloué une indemnité de ce chef et qu'il a ainsi violé les dispositions de la loi susvisée :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 546)

[2 août 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Compétence. — Jury. — Indemnité spéciale. — (Sieur Taillefer.) — *Est nulle pour excès de pouvoirs la décision du jury qui accorde une indemnité de dépréciation que ni le tableau des offres et demandes ni les énonciations du procès-verbal ne mentionnaient comme ayant été réclamée par l'exproprié à titre de conséquence directe et immédiate de l'expropriation.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que le jugement d'expropriation s'appliquait exclusivement à deux parcelles, l'une en nature de pré, l'autre en nature de pâtis;

Attendu que, sur les offres à lui faites par l'expropriant d'une somme déterminée pour chacune des parcelles, le sieur Taillefer a demandé une somme totale de 30 000 francs; qu'il ne résulte ni du tableau des offres et demandes ni des énonciations du procès-verbal que l'exproprié ait réclamé une indemnité spéciale à raison de la dépréciation qu'aurait subie une usine à lui appartenant, et soutenu que cette dépréciation était une conséquence directe et immédiate de l'expropriation; que cependant le jury a accordé une somme de 6 000 francs pour dommage causé à cette usine; qu'en allouant cette indemnité le jury a excédé ses pouvoirs et a violé l'article de loi susvisé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 547)

[25 août 1881.]

Chemins de fer. — Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (Sieur Desthorest.) — *En matière de transport par voies ferrées, la clause de non-garantie stipulée dans un tarif spécial dûment homologué a pour effet d'obliger l'expéditeur ou le destina-*

taire à prouver que la perte dont il se plaint provient d'une faute commise par la compagnie ou ses agents.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu le tarif spécial PV nº 53 des transports à petite vitesse de la compagnie des chemins de fer de l'Est, portant que « la compagnie décline toute espèce de responsabilité à raison de la perte des objets désignés dans ledit tarif et transportés gratuitement » ;

Attendu que, si une clause semblable ne peut avoir pour effet d'affranchir les compagnies de chemins de fer de la responsabilité des fautes commises par elles ou leurs agents, elle a, du moins, pour résultat, en opposition aux règles ordinaires en matière de transports, de mettre la preuve de ces fautes à la charge des propriétaires de la marchandise ;

Attendu, en fait, que l'action de Desthorest tendait à faire condamner la compagnie au payement, avec dommages-intérêts, du prix des paniers égarés, lesquels, d'après les constatations du jugement attaqué, avaient voyagé en retour, en franchise, aux conditions du tarif spécial PV nº 53 ;

Que cependant, et sans que Desthorest ait prouvé que la perte provenait de la faute de la compagnie ou de ses agents, ni même articulé aucun fait constitutif d'une faute, le tribunal a condamné la compagnie à payer la valeur des paniers manquants, en se fondant uniquement sur ce que la disparition des objets qui lui avaient été confiés n'a pu être que le résultat de la négligence ou du défaut de surveillance de la part de ses agents ou préposés ;

Qu'en décidant ainsi le jugement attaqué a violé la disposition ci-dessus visée du tarif de la compagnie de l'Est, lequel a force de loi :

Par ces motifs, donnant défaut contre Desthorest :

Casse et annule, etc.

(Nº 548)

[24 août 1881.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport — (Sieurs Ranciat et Luneau.) — *Aux termes de l'article* 105 *du Code de commerce, la*

réception de la marchandise et le payement du prix de transport ont pour effet d'éteindre toute action en responsabilité contre le voiturier. — Il en est ainsi, alors même que les colis ont été reçus et que le prix de transport a été payé par un tiers chargé par le destinataire de transporter lesdits colis à son domicile.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre le défendeur;

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu que le jugement attaqué constate que Ranciat a chargé Luneau, camionneur, de retirer de la gare de Moulins et de transporter à son domicile les marchandises à lui expédiées par le chemin de fer d'Orléans;

Attendu que Luneau, agissant ainsi comme mandataire, a reçu le colis destiné au sieur Ranciat, et a, par suite, payé le prix du transport, sans protestation ni réserve;

Attendu qu'aux termes de l'article ci-dessus visé, cette réception et ce payement avaient pour effet d'éteindre toute action en responsabilité contre la compagnie;

D'où il suit, qu'en décidant le contraire et en condamnant cette compagnie à payer au sieur Ranciat la somme de 20 francs comme indemnité du retard dont il se plaignait, le jugement attaqué a violé ledit article :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 549)

[8 novembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Significations. — Élection de domicile. — (Sieur l'Hopital.) *— Les offres et notifications sont valablement signifiées au domicile élu par les demandeurs expropriés, si cette élection de domicile, bien que faite dans une protestation dirigée contre une compagnie de chemin de fer à l'occasion de l'expropriation qu'elle poursuivait, ne contient aucune mention ayant pour objet d'en restreindre expressément les effets à la notification des actes de procédure concernant une action déterminée.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Statuant sur le moyen unique du pourvoi, tiré de la violation des articles 15, 23 et 31 de la loi du 3 mai 1841 :

Attendu qu'il est constant, en fait, que, devant la commission nommée, en vertu de l'article 8 de la loi du 3 mai 1841, pour recevoir les déclarations et réclamations des parties intéressées dans l'enquête ouverte à la suite de la publication des plans parcellaires, les demandeurs expropriés ont fait élection de domicile en l'étude de Me Damour, avoué à Lyon, rue Saint-Pierre, no 3 ;

Que, si cette élection a été faite dans une protestation dirigée contre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, à l'occasion de l'expropriation qu'elle poursuivait, elle ne contenait aucune mention ayant pour objet d'en restreindre expressément les effets à la notification des actes de procédure ou autres concernant une action déterminée ;

Qu'elle embrassait donc dans sa généralité, et conformément aux dispositions de l'article 15 de la loi du 3 mai 1841, l'ensemble des opérations administratives et judiciaires de l'expropriation ;

D'où il suit qu'en signifiant à ce domicile élu les offres et notifications adressées aux expropriés, la compagnie défenderesse a procédé suivant les prescriptions de la loi prédatée, et qu'aucun des articles invoqués par le pourvoi n'a été violé par la décision attaquée :

Par ces motifs, rejette, etc.

(No 550)

[16 novembre 1881.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception et payement du prix de transport. — Frais de stationnement. — (Sieur Dubois.) — *L'action intentée à l'effet d'obtenir le remboursement de droits perçus pour le stationnement de marchandises que la compagnie aurait à tort laissées sur les wagons au lieu d'en opérer le déchargement, n'a pas pour objet la réparation d'une erreur dans l'application d'un tarif, légalement inapplicable, mais la réparation d'une faute dans l'exécution du contrat de transport, et doit, en conséquence, être couverte par l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 105 du Code de commerce :

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que Dubois a payé à la compagnie du Midi, sans protestations ni réserves, plusieurs taxes de stationnement, à raison de 10 francs par wagon et par jour de retard, pour diverses expéditions de fourrages, à lui adressées antérieurement à l'année 1878; que, le 11 mars de cette année, il a réclamé le remboursement de ces taxes qu'il prétendait avoir été illégalement perçues, la compagnie ayant contrevenu à l'arrêté ministériel du 12 janvier 1872, en laissant stationner sur les wagons les marchandises qu'elle aurait dû faire décharger;

Attendu que le tribunal de commerce de Narbonne a repoussé la fin de non-recevoir opposée de ce chef par la compagnie, en se fondant sur ce que l'article 105 du Code de commerce est inapplicable à l'espèce, « puisqu'il s'agit d'une erreur de calcul dans l'application d'un tarif; »

Mais attendu que l'action intentée par Dubois n'a pas pour objet la réparation d'une erreur dans le calcul de la taxe ou dans l'application d'un tarif légalement inapplicable à l'espèce, mais bien le remboursement de droits perçus pour le stationnement de marchandises que la compagnie aurait, à tort, laissées sur les wagons, au lieu d'en opérer le déchargement, ce qui constituerait une faute dans l'exécution des conditions du contrat de transport, à laquelle est opposable l'exception tirée de l'article 105 précité;

D'où il suit qu'en rejetant cette exception invoquée par la compagnie, le jugement attaqué a violé ledit article :

Par ces motifs, donne défaut contre Dubois;

Casse, etc.

(N° 551)

[16 novembre 1881.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Refus de prendre livraison. — Vente. — Responsabilité. — (Sieur Paul Merville.) — *Le voiturier qui fait vendre, sans observer les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce, des marchandises dont le destinataire n'a pas pris livraison, engage sa responsabilité, mais il ne*

peut cependant être condamné à rembourser au destinataire une somme supérieure au produit de la vente opérée sans autorisation de la justice, qu'autant qu'il est établi que cette vente a causé un préjudice à ce dernier.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre le défendeur;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 106 du Code de commerce et l'article 1382 du Code civil;

Attendu que, si le voiturier qui fait vendre sans observer les formalités prescrites par l'article 106 du Code de commerce des marchandises dont le destinataire n'a pas pris livraison, engage dans une certaine mesure sa responsabilité, il ne peut cependant, en l'absence d'une disposition spéciale de la loi, être tenu de rembourser au destinataire une somme supérieure au produit de la vente opérée, que dans le cas où il est établi que cette vente a causé un préjudice à ce dernier ;

Attendu que le jugement attaqué ne constate en aucune façon qu'il soit résulté pour le défendeur un dommage quelconque de la vente faite par la compagnie du chemin de fer du Nord; qu'il déclare au contraire que Merville a eu le tort de laisser sa marchandise en souffrance à une époque où la rigueur de la température pouvait l'altérer sérieusement ;

Que, dans cet état des faits, en condamnant la compagnie du Nord à payer au défendeur une somme supérieure à celle produite par la vente réalisée à la halle, par l'unique motif que la situation signalée n'autorisait pas la compagnie à se passer de l'autorisation exigée par l'article 106 du Code de commerce, le jugement dénoncé a faussement appliqué et par suite violé cet article et l'article 1382 du Code civil ci-dessus visés :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 552)

[29 novembre 1881.]

Chemins de fer.— Transport de marchandises.— Livraison. — (Sieur Duclaux.) — *L'obligation imposée aux compagnies de chemins de fer de mettre les expéditions en grande vitesse à la disposition du*

destinataire, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, n'implique pas l'obligation de donner aux destinataires avis de l'arrivée des marchandises, mais seulement d'être en mesure de les délivrer à l'expiration du délai prescrit.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ainsi conçu :

« Les expéditions concernant les transports à grande vitesse seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné dans les articles 2 et 3 ; »

Attendu que les règlements qui concernent les chemins de fer doivent être strictement appliqués, et qu'il n'est pas permis, sous prétexte d'interprétation, d'ajouter arbitrairement aux obligations qu'ils imposent soit aux compagnies, soit à ceux qui traitent avec elles ;

Attendu que l'obligation imposée par l'article 4 précité aux compagnies de chemins de fer de mettre les expéditions en grande vitesse à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, n'implique pas l'obligation de donner aux destinataires avis de l'arrivée de ces marchandises, mais seulement d'être en mesure de les délivrer, quand, à l'expiration du délai prescrit, les destinataires se présentent pour prendre livraison ;

Que, cependant, le jugement attaqué a condamné la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à une indemnité envers le sieur Duclaux pour le préjudice causé par un retard de livraison, sans constater que ce destinataire se soit présenté en gare avant le jour où il a retiré sa marchandise, et en se fondant uniquement sur ce que la compagnie avait négligé d'avertir ledit sieur Duclaux de l'arrivée de l'expédition ;

D'où il suit qu'en décidant ainsi, le jugement attaqué a violé l'article 4 de l'arrêté ministériel précité :

Par ces motifs, donnant défaut contre le sieur Duclaux défendeur ;

Casse, etc.

(N° 553)

[30 novembre 1881.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Expertise.—(Sieurs Lapalud et Déchet.)—*Le mode spécial de vérification des marchandises, prescrit par l'article 106 du Code de commerce, n'est pas soumis aux formalités et conditions des expertises ordinaires, notamment à l'obligation pour le voiturier qui requiert la vérification, d'y appeler l'expéditeur. La responsabilité du voiturier cesse lorsqu'il est établi, à l'aide de cette vérification, que les avaries proviennent du vice propre de la chose transportée.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 103 et 106 du Code de commerce ;

Attendu que si, en principe, le voiturier est garant des avaries survenues en cours de route, sa responsabilité cesse lorsqu'il est établi, notamment à l'aide du mode de vérification organisé par l'article 106 du Code de commerce, que ces avaries proviennent du vice propre de la chose transportée ;

Attendu qu'il appert du jugement attaqué que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, assignée le 31 mars 1879 en responsabilité d'avarie, par Lapalud et Déchet, destinataires, qui avaient refusé de prendre livraison des marchandises, invoquait en défense l'expertise opérée à sa requête, dès le 19 mars, en présence des destinataires, et par laquelle elle prétendait établir que l'avarie était le résultat d'un vice propre de l'objet transporté ;

Que cependant le tribunal de commerce de Villefranche a condamné la compagnie comme responsable des conséquences de l'avarie, en se fondant sur ce que l'expertise invoquée n'ayant point été faite contradictoirement avec l'expéditeur, ne pouvait être prise en considération ;

Mais attendu que le mode spécial de vérification organisé par l'article 106 du Code de commerce est une mesure conservatoire préalable à toute instance judiciaire, qui ne saurait, par suite, être soumise à toutes les formalités et conditions prescrites pour les expertises ordinaires, notamment à l'obligation, pour le voiturier

qui la requiert, d'y appeler l'expéditeur; d'où il suit, qu'en écartant, sans l'apprécier au fond, cet élément de défense présenté par la compagnie, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé les articles précités du Code de commerce :

Par ces motifs, donnant défaut contre Lapalud et Déchet, défendeurs;

Casse, etc.

(N° 554)

[30 novembre 1881.]

Chemins de fer. — Avaries. — Responsabilité. — Preuve. — (Sieur Péponey.)— *Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif portant que le transporteur ne répond pas des déchets et avaries de route, il ne suffit pas, pour justifier la condamnation du transporteur, que les juges, pour déclarer ce transporteur en faute, se bornent à de simples inductions; il faut qu'ils affirment le fait constitutif de la faute.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu le tarif spécial E 38 des transports à petite vitesse, commun aux compagnies d'Orléans et du Midi, portant que les compagnies ne répondent pas des déchets et avaries de route;

Attendu qu'il est constant, en fait, qu'Albert Cézard a remis le 2 janvier 1879, en gare à Chantenay, réseau de la compagnie d'Orléans, soixante pains de sucre pour être expédiés en petite vitesse, à Péponey, en gare de Bagnères-de-Bigorre, réseau de la compagnie du Midi, et que l'expéditeur a requis le tarif le plus réduit;

Que cette réquisition entraînait nécessairement l'application du tarif spécial E 38 commun aux compagnies d'Orléans et du Midi, qui comprend les sucres dans ses nomenclatures, et qui, dûment homologué par l'autorité supérieure, a force de loi;

Attendu que si la clause de non-garantie stipulée dans son tarif n'a pas pour effet d'affranchir la compagnie de toute responsabilité à raison des fautes commises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles du droit commun, d'en mettre la preuve à la charge des expéditeurs ou des destinataires;

Attendu cependant que, pour accueillir la demande de Péponey

en payement de l'avarie constatée à l'arrivée, le jugement attaqué s'est fondé, en premier lieu, sur ce que la marchandise avait été reçue sans réserve à la gare d'expédition, sur ce que l'avarie n'avait pu se produire qu'accidentellement et non par vice propre et qu'il fallait induire de la quantité considérable de sucre mouillé que la mouillure ne pouvait être attribuée qu'à une faute lourde de la compagnie du Midi; enfin, sur ce qu'on devait admettre ou que la compagnie avait transporté le sucre en wagons découverts ou en wagons fermés, mais ayant besoin de réparations, ou dans des wagons à bestiaux, et qui ne fermaient pas hermétiquement, ou encore que la marchandise serait restée en souffrance dans une gare, sans, du reste, qu'aucun retard ait été imputé à la compagnie;

Attendu que ce sont là de simples inductions et non l'affirmation d'un fait déterminé constitutif d'une faute; d'où il suit que le jugement attaqué a violé les dispositions du tarif susvisé :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen;

Statuant par défaut à l'égard de Péponey;

Casse, etc.

(N° 555)

[6 décembre 1881.]

Compétence. — Régime des eaux. — Droit de propriété. — Servitude. — (Sieur Garnier père.) — *Si l'Administration a seule pouvoir d'ordonner la suppression ou les modifications réclamées comme conséquence d'une atteinte portée par une commune à l'exercice des droits de propriété ou de servitude sur les eaux d'un canal, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de déterminer le sens et la portée des titres invoqués pour établir les droits de propriété ou de servitude.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre II, article 13, et la loi du 16 fructidor an III;

Attendu qu'il résulte des conclusions relatées aux qualités de l'arrêt attaqué que, par son action, Garnier prétendait que les travaux exécutés par la commune de Crest et ceux qu'elle projetait,

tant sur le canal de Jubernon que sur ses bords, portaient atteinte à l'exercice des droits de propriété ou de servitude concédés à ses auteurs sur les eaux dudit canal, suivant un régime déterminé par un acte de droit civil, en date du 1er avril 1820, et autres actes y annexés, et aggravaient l'obligation de curage qui s'y rattachait;

Attendu que, si l'arrêt attaqué a décidé avec raison que, s'agissant de travaux publics, l'Administration avait seule pouvoir pour en ordonner soit la suppression, soit les modifications réclamées par Garnier, comme conséquence de l'atteinte portée à ses droits, il en était autrement du chef du litige concernant l'étendue des droits de propriété ou de servitude prétendue par Garnier et l'obligation de curage qu'il faisait résulter du titre de 1820 et de ses annexes;

Que, nonobstant le caractère des travaux publics exécutés ou projetés par la commune, et malgré la nature domaniale attribuée au sol qui en était l'assiette, il appartenait à l'autorité judiciaire, seule compétente pour connaître des questions de propriété ou de dépossession, ainsi que des difficultés qui naissent de l'interprétation d'une convention de droit commun, de déterminer le sens et la portée des titres invoqués par Garnier, de déclarer si les travaux dont s'agit portaient atteinte au droit de propriété ou de servitude prétendu sur le canal, ou aggravaient l'obligation de curage;

D'où il suit que la Cour d'appel, en se déclarant, sans distinction, incompétente pour connaître en l'état, de l'action portée devant elle, a méconnu et violé les dispositions de loi susvisées:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 556)

[7 décembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Visite des lieux. — Indemnités alternatives. — Procès-verbal. — Énonciations. — (Sieur Thierry-Delanoue.) — 1° *Le fait par un exproprié de s'être défendu devant le jury, sans se plaindre de n'avoir pas été averti de la visite des lieux par ledit jury et de n'avoir pu y assister, couvre le grief qui aurait pu résulter de ce défaut d'avertissement;* — 2° *Le jury n'est obligé de fixer d'une manière alternative l'indemnité débattue entre les parties, qu'autant que celles-ci y ont conclu;* —

3° Les énonciations du procès-verbal des débats doivent prévaloir contre toutes allégations contraires des parties. On ne peut admettre que le jury ait compris dans l'indemnité par lui fixée le prix d'objets mobiliers, quand même il en aurait été question dans une note distribuée aux jurés par l'exproprié, si cette circonstance n'est appuyée par aucune conclusion des parties et par aucun passage du procès-verbal.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen de cassation :

Attendu qu'en admettant, avec le pourvoi, que l'indication du jour et de l'heure auxquels le jury se transporterait sur les lieux contentieux ne résulte pas suffisamment du procès-verbal des débats, et qu'ainsi l'avertissement donné aux parties ait manqué de précision, il est certain du moins que, le 29 mars, lorsque l'audience publique a été reprise et que le jury eut déclaré avoir procédé à la visite des divers immeubles soumis à l'expropriation, le demandeur en cassation a plaidé au fond sans alléguer n'avoir pu assister à ladite visite, en tant qu'elle le concernait, et sans exprimer à cet égard ni protestations ni réserves; que, par suite, le grief n'est pas recevable :

Sur le deuxième moyen :

1° En ce qui concerne l'établissement du passage à niveau :

Attendu qu'il n'y a, en aucun cas, obligation pour le jury de fixer d'une manière alternative l'indemnité débattue entre les parties qu'autant que celles-ci y ont conclu, et que, dans l'espèce, le procès-verbal ne relate aucunes conclusions prises à cette fin, soit par Thierry-Delanoue, soit par l'expropriant; que le jury, en allouant à Thierry une indemnité ferme et unique, n'a donc violé ni l'article 39, § 4, ni l'article 38 de la loi du 3 mai 1841 :

2° En ce qui touche le droit de passage réclamé par M. Thierry sur le chemin d'accès à la gare du chemin de fer :

Attendu que le procès-verbal constate que la compagnie concessionnaire, par l'organe de son avocat, « a déclaré adhérer à la demande formulée au nom du sieur Thierry et, par conséquent, reconnaitre à ce dernier le droit qu'il sollicite ; » qu'il constate, de plus, que le magistrat directeur du jury a donné acte aux parties de leurs demande, déclaration, consentement et reconnaissance ;

Attendu que ces mentions du procès-verbal, les seules qui puissent faire foi, nonobstant toutes allégations contraires du deman-

deur, excluent toute incertitude sur la portée de la décision rendue par le jury; qu'ici encore elle n'a donc pas contrevenu à l'article 38 précité;

Sur le troisième moyen :

Attendu qu'il consiste à soutenir que le jury, excédant les bornes de sa compétence, a compris dans l'indemnité par lui allouée le prix de 2 250 mètres de scories appartenant à l'exproprié et dont la compagnie défenderesse se serait emparée en même temps que des terrains où elles étaient déposées;

Mais attendu qu'il n'apparaît d'aucunes conclusions des parties ni d'aucun passage du procès-verbal, que le jury ait été appelé à se prononcer sur la valeur des scories dont il s'agit; que, dès lors, le moyen doit être considéré comme manquant en fait :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 557)

[19 décembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Magistrat directeur. — Excès de pouvoirs. — (Sieurs Bordet.) — *Le magistrat directeur du jury commet un double excès de pouvoir lorsque : 1° il provoque le jury à prononcer par une décision unique sur l'indemnité, au lieu de statuer par voie alternative, alors que les parties ont prétendu que les parcelles de terrains expropriées ne se trouvaient pas dans les conditions prévues par l'article 51 de la loi du 3 mai 1841 pour la prise en considération d'une plus-value immédiate et spéciale; 2° il manifeste son opinion personnelle sur divers éléments de fait de la contestation, de telle sorte que son ingérence puisse influer sur la décision du jury.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur les deuxième et troisième moyens du pourvoi :

Vu les articles 38 et 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte des conclusions insérées au procès-verbal que les frères Bordet soutenaient que les parcelles de terrain expropriées sur eux étaient absolument distinctes et tout à fait indépendantes de leurs usines et que, par conséquent, celles-ci se trouvaient en dehors des conditions dans lesquelles l'article 51 de

la loi du 3 mai 1841 ordonne de prendre en considération la plus-value immédiate et spéciale du restant de la propriété; qu'ils demandaient que le jury fût appelé à statuer par voie alternative, dans la double hypothèse de la supputation et de l'omission de la plus-value, faisant d'ailleurs toutes réserves et protestations contre l'existence de la prétendue plus-value; que la compagnie soutenait au contraire qu'il devait être statué par une décision unique comprenant l'appréciation même de la plus-value;

Attendu que, sur ces conclusions respectives, le magistrat directeur a, par une ordonnance, décidé qu'il n'y avait pas lieu à question alternative et que le jury devait statuer par une solution unique sur l'indemnité, ce qui a eu lieu effectivement;

Que cette ordonnance porte ce qui suit :

« Considérant que l'établissement du chemin de fer procure au restant de la propriété de MM. Bordet, formant un seul tout, composé de terres, prés et bois dont partie est expropriée, et des usines de Leuglay, l'augmentation de valeur immédiate et spéciale visée par l'article 51 de la loi, qui autorise le jury à tenir compte dans l'indemnité qu'il doit fixer de tous les avantages résultant, pour les parties, de l'expropriation ; »

Attendu que, dans cet état du débat contradictoire, le litige soulevait une difficulté sur le fond du droit et non pas seulement l'appréciation de simples éléments de fait; qu'il devait par suite être statué par le jury par voie alternative, ainsi qu'il était conclu par les consorts Bordet, de façon à réserver à l'autorité compétente la décision définitive;

Que le magistrat directeur a commis un double excès de pouvoirs, d'une part, en provocant le jury à prononcer par une décision unique sur l'indemnité, au lieu de statuer par voie alternative; d'autre part, en manifestant, par une ingérence abusive, qui a pu influer sur la décision du jury, son opinion personnelle sur divers éléments de fait de la contestation soulevée devant le jury, au lieu de se borner à l'éclairer sur les pouvoirs qu'il tient de la loi;

D'où suit que le magistrat directeur par son ordonnance, et le jury par sa décision, qui en a été la suite, ont violé les dispositions de loi susvisées :

Par ces motifs et sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen;

Casse et annule, etc.

(N° 558)

[21 décembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (Époux Roger.) — *Le délai de huitaine, imparti par l'article* 5 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *pour le dépôt à la mairie du plan parcellaire des terrains ou édifices dont la cession paraît nécessaire, n'expire qu'à la fin du huitième jour, c'est-à-dire à minuit.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu les articles 2 et 5 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 3 mai 1841 un jugement ne peut prononcer l'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après l'accomplissement des formalités prescrites au titre II de la même loi ;

Attendu qu'au nombre de ces formalités figure le dépôt à la mairie, pendant huit jours, du plan parcellaire des terrains ou édifices dont la cession paraît nécessaire, afin que les parties intéressées puissent en prendre connaissance et fournir leurs observations ;

Attendu que le délai de huitaine, ainsi imparti par la loi, doit être complet et qu'il n'expire, en conséquence, qu'à la fin du huitième jour, c'est-à-dire à minuit ;

Attendu, en fait, qu'il est constaté par le procès-verbal dressé par l'adjoint au maire de la commune de Rosnay, que l'enquête à laquelle il a été procédé à l'effet de recevoir les observations des parties intéressées sur le plan parcellaire, relatif à l'établissement d'un champ de foire, a été ouverte le 14 octobre 1878, et close le 21 du même mois, à 6 heures du soir.

D'où il suit que les demandeurs n'ayant pas joui de l'intégralité du délai auquel ils avaient droit, le jugement attaqué, en prononçant l'expropriation des terrains qui leur appartiennent, a formellement violé les articles de loi ci-dessus visés :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi ;

Donnant défaut contre la commune défenderesse ;

Casse, etc.

(N° 559)

[4 janvier 1882.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. Indemnités alternatives. —Passage à niveau.—(Sieur de Nays.) —*Lorsque l'obligation pour l'État d'établir un passage à niveau au profit de l'exproprié résulte du jugement même d'expropriation, la décision du jury vide tout le débat en fixant deux indemnités alternatives, l'une pour le cas où l'État établirait un gardien, l'autre pour le cas où il laisserait ledit passage sans gardien.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Attendu que l'établissement d'un passage à niveau privé, formellement indiqué sur les plans parcellaires, au vu desquels a été pris l'arrêté de cessibilité et l'expropriation du fonds du demandeur pour cause d'utilité publique a été prononcée par le jugement rendu, le 2 février dernier, par le tribunal civil d'Oloron, était devenu une conséquence nécessaire de l'expropriation;

Attendu, dès lors, que l'obligation pour l'État d'établir un passage à niveau privé, au profit du demandeur, n'a pris son origine ni dans un accord spécial des parties ni dans la décision du jury, mais dans le jugement d'expropriation lui-même; qu'ainsi cette obligation n'a pas fait partie de l'indemnité accordée à l'exproprié, laquelle n'a consisté qu'en une somme d'argent;

Attendu que, devant le jury, le débat n'a pu, en conséquence, porter, et n'a effectivement point porté sur la question de savoir si le passage à niveau privé serait établi ou non établi, mais s'est uniquement renfermé dans la question de savoir à qui la garde de ce passage serait confiée; que la décision attaquée, qui a fixé deux indemnités alternatives, l'une pour le cas où l'État établirait un gardien, l'autre pour le cas où il laisserait ledit passage sans gardien, ne manque donc ni de clarté ni de précision et vide tout le débat, en prévoyant toutes les hypothèses pouvant résulter de l'expropriation dans les conditions où elle avait été prononcée;

Qu'il suit de là que cette décision et l'ordonnance du magistrat directeur, bien loin de violer les dispositions du paragraphe 3 de l'article 38 de la loi du 3 mai 1841, visées par le pourvoi, en ont au contraire fait une saine application :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 560)

[18 janvier 1882.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Payement du prix. Réserves. — (Sieurs Joseph Jeanton.) — *Une compagnie de chemins de fer ne peut refuser la livraison de marchandises transportées, sous prétexte que la vérification de la taxe doit être immédiate et préalable, lorsque les destinataires offrent de payer le prix du transport réclamé sous réserve de se faire rembourser en cas de fausse application des tarifs.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Attendu que sur l'offre faite par les destinataires de payer le prix du transport réclamé, sous réserve de se faire rembourser en cas de fausse application des tarifs, la compagnie a refusé la livraison sous prétexte que la vérification de la taxe devait être immédiate et préalable;

Attendu que ces réserves n'étaient que la manifestation légitime d'un droit; que dès lors l'arrêt attaqué, en condamnant la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à livrer les marchandises transportées en l'état des réserves faites par les destinataires, n'a pu violer les articles 104 et 106 du Code de commerce visés par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 561)

[24 janvier 1882.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif. — Voitures. — (Sieur Jacquemot.) — *Les dispositions d'un tarif spécial au transport des voitures, qui par la généralité de ses termes comprend toutes les voitures transportées, est applicable au cas où les divers objets compris en des colis distincts dans une même expédition forment l'ensemble nécessaire pour composer une voiture qui aurait été démontée.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre Jacquemot, défendeur;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 18 des conditions d'application des tarifs généraux de la compagnie d'Orléans pour les transports à petite vitesse;

Attendu que cet article ne fait aucune distinction entre les voitures démontées et celles dont les diverses pièces sont assemblées, ni entre les voitures peintes et garnies et celles qui ne le sont pas; que, par la généralité de ses termes, il comprend toutes voitures transportées à petite vitesse;

Attendu que le jugement attaqué, après avoir constaté, en fait, que les objets compris dans les 4 colis expédiés en petite vitesse, le 25 juin 1879, de la gare de Saint-Roch, à Jacquemot, destinataire à Tours, consistaient : 1° en une caisse de voiture, genre de *charrette anglaise*, à ressort; 2° en tous les organes nécessaires pour composer et remonter ladite voiture, a néanmoins écarté l'application de l'article 18 susvisé, sous le prétexte que la caisse de la voiture était démontée et séparée des autres pièces, telles que les roues, les brancards, les essieux, les ailes et les galeries, qui étaient elles-mêmes désassemblées, et enfin que le tout n'était ni peint ni garni des accessoires de sellerie ordinaires et indispensables;

Mais attendu que ces divers objets, compris dans la même expédition, n'en formaient pas moins dans leur ensemble une voiture et étaient dès lors soumis à la taxe générale des voitures;

Que les dispositions des tarifs, et notamment celles de l'article 2, réglant le prix du transport des caisses de voiture ni peintes ni garnies, et des marchandises manufacturées, n'étaient point applicables à l'expédition du 25 juin 1879;

D'où il suit qu'en refusant de soumettre cette expédition à la taxe des voitures transportées à petite vitesse, le jugement attaqué a violé l'article 18 ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 562)

[24 janvier 1882.]

Chemins de fer. — Employé. — Indemnité. — (Sieur Choulet.) — *Une compagnie de chemins de fer ne peut être tenue d'indemniser, par*

application de l'article 2000 du Code civil, l'homme de service à gages qui aurait été blessé dans l'exécution des ordres par lui reçus en cette qualité. Ce dernier ne doit pas être en effet considéré comme un mandataire.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu l'article 2000 du Code civil, ainsi conçu : « Le mandant doit aussi indemniser le mandataire des pertes que celui-ci a essuyées à l'occasion de sa gestion, sans imprudence qui lui soit imputable; »

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que Choulet, homme d'équipe de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée était, au moment où il a été blessé par un voyageur, chargé d'une surveillance ayant pour objet d'assurer l'exécution des règlements dans la gare d'Aix-les-Bains, et que cette surveillance était spécialement attachée à son service;

Attendu que, dans ces circonstances, Choulet n'était qu'un homme de service à gages et ne faisait qu'exécuter les ordres qu'il avait reçus en cette qualité; que dès lors, en le considérant comme un mandataire et en condamnant la compagnie à l'indemniser du dommage éprouvé par lui dans l'accomplissement de son service, l'arrêt attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 2000 ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 563)

[15 mai 1881.]

Chemins de fer. — Arrêté ministériel du 20 novembre 1879. — Acide nitrique. — Jugement avant faire droit. — Droits réservés. — Absence de grief.—(Sieur Achille Thomas.)— *Lorsqu'un jugement avant faire droit a admis le prévenu d'avoir contrevenu à l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879 à prouver par témoins, en réponse à la demande de la compagnie des chemins de fer, partie civile, que le flacon, confié par lui à cette compagnie, ne contenait que de l'acide nitrique du commerce*

et que ce liquide n'avait pu donner lieu à aucune explosion, ni être la cause d'un incendie; le jugement ayant, d'ailleurs, réservé tous les droits et laissé entière l'action du ministère public, cette décision ne peut être attaquée pour violation des textes précités.

La Cour,

. . . .

Attendu que Thomas avait été traduit devant le tribunal de police correctionnelle à la requête du ministère public pour avoir contrevenu à l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879 et pour se voir, en conséquence, faire application de l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Attendu que la compagnie du chemin de fer du Nord s'était portée partie civile et avait conclu à ce que des dommages-intérêts lui fussent alloués, à raison du préjudice par elle éprouvé et qui était la conséquence de la contravention par lui commise;

Attendu que le tribunal et la cour se trouvaient saisis et avaient à statuer et sur l'action du ministère public et sur l'action civile intentée par la compagnie;

Attendu qu'en présence des prétentions de Thomas, qui soutenait que le préjudice éprouvé par la compagnie ne pouvait lui être imputable et qu'il ne pouvait en être déclaré responsable, le tribunal, dont le jugement a été confirmé par la cour qui en a adopté les motifs, a, par un avant faire droit et pour être à même de statuer par une seule décision sur les deux actions dont il était saisi, admis Thomas à prouver par témoins que ledit flacon ne renfermait que de l'acide nitrique du commerce et que ce liquide n'avait pu donner lieu à aucune explosion ni être la cause d'un incendie.

Attendu, à la vérité, que Thomas, dans ses conclusions, demandait à être renvoyé des poursuites, prétendant que l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879 ne pouvait être invoqué contre lui, un arrêté de cette nature ne pouvant être applicable aux tiers, mais que le tribunal et la cour n'ont pas statué sur cette prétention; qu'ils ont entendu réserver tous les droits, et laisser entière l'action du ministère public;

Attendu, en effet, que l'un des motifs du jugement est ainsi conçu : « que cette preuve est pertinente au point de vue des dommages-intérêts réclamés par la partie civile; »

Attendu, en conséquence, que l'arrêt attaqué n'a porté aucune atteinte, soit à l'action du ministère public, soit à l'action civile de la compagnie du chemin de fer; que tous les droits à cet égard

ont été réservés, et que, par suite, il n'a violé ni la loi du 15 juillet 1845, ni l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879, ni enfin aucune des lois invoquées à l'appui du pourvoi;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 564)

[3 juin 1881.]

Procès-verbal. — Foi due. — Preuve contraire. — Enquête. — Appel — Voirie. — Travaux confortatifs. — Appréciation du caractère des travaux. — Compétence. — (Sieur Emile Gaujard et Clotilde Marie.) — *Le jugement statuant sur un appel de simple police peut, sans méconnaître la foi due au procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, s'appuyer pour en contredire les constatations sur l'enquête régulièrement faite en première instance. S'il appartient exclusivement à l'autorité administrative d'apprécier le caractère confortatif de travaux faits sur une maison sujette à reculement, le juge de simple police peut, au contraire, sans excès de pouvoir, déclarer que les travaux étaient conformes à l'arrêté d'autorisation, s'agissant alors, non de l'interprétation, mais de l'application pure et simple d'un acte administratif dont les dispositions ne présentaient pas d'ambiguïté.*

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen, pris de la violation prétendue de l'article 154 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué aurait méconnu la foi due à un procès-verbal régulier dressé en matière de voirie;

Attendu que les prévenus, Dlle Marie en qualité de propriétaire, et Goujard en qualité d'entrepreneur, étaient poursuivis pour des infractions prétendues à un arrêté préfectoral autorisant certains travaux à exécuter dans une maison sise sur un chemin vicinal de grande communication, et sujette à reculement; lesdites infractions constatées par un procès-verbal du maire de Sergines, en date du 5 octobre 1880;

Attendu, il est vrai, que ce procès-verbal faisait foi, jusqu'à preuve contraire, des faits matériels qu'il constatait; mais que, devant le premier juge, il avait été débattu par une enquête régulière; que, par suite de cette enquête, le tribuna correctionnel de Sens, statuant sur l'appel des prévenus, était rentré dans sa pleine

liberté d'appréciation ; que, dès lors, le jugement attaqué, en prenant en considération, pour discuter les constatations dudit procès-verbal, les témoignages reçus dans cette enquête, et notamment celui de l'agent voyer chargé de la surveillance des travaux dont il s'agissait, loin de violer la foi due à un procès-verbal ainsi débattu, a fait au contraire une juste et saine application des principes de la matière ;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation prétendue de l'article 5 de l'édit de 1607, en ce que le tribunal, en appréciant le caractère des travaux exécutés, aurait empiété sur les attributions de l'autorité administrative et commis un excès de pouvoir ;

Attendu que, si à l'Administration seule appartenait le droit de déterminer si lesdits travaux avaient, ou non, un caractère confortatif, le jugement attaqué n'a porté aucune atteinte à ce droit, puisque la question n'a pas été jugée et que le tribunal s'est borné à déclarer que les travaux étaient conformes à l'arrêté d'autorisation dont les prescriptions avaient été rigoureusement observées par les prévenus ; que c'était là une déclaration qui rentrait dans la compétence du juge de simple police, puisqu'elle constituait l'application pure et simple, et non l'interprétation d'un acte administratif, dont les dispositions, d'ailleurs, étaient claires et ne présentaient aucune ambiguïté ;

Qu'en conséquence, le tribunal correctionnel de Sens, en statuant comme il l'a fait, n'a pu ni violer l'édit de 1607 susvisé, ni commettre aucun excès de pouvoir ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 565)

[17 juin 1881.]

Voirie. — Construction élevée sur la voie publique. — Contestation sur le caractère de grande et de petite voirie. — Motifs insuffisants. —(Sieur Mathieu Estrade.) — *Lorsque le prévenu d'avoir construit, sans autorisation, sur un terrain dépendant d'une place publique, a soutenu, par des conclusions formelles, que le terrain faisait partie d'un embranchement classé comme annexe d'une route nationale, et qu'en conséquence, le conseil de préfecture était seul compétent pour connaître de la contravention, est insuffisamment motivé le jugement qui, pour repousser ces conclusions, se borne à déclarer que le prévenu n'a pas prouvé que le terrain fît partie de la route*

nationale. Le tribunal aurait dû rechercher quel était le caractère de la voie où la construction avait été élevée, et décider d'après les plans et autres documents qui lui étaient soumis si le terrain litigieux appartenait à la grande ou à la petite voirie.

La Cour,

. . . .

Vu le mémoire produit à l'appui du pourvoi, et le mémoire en défense du procureur de la République près le tribunal correctionnel de Lourdes;

Sur le moyen tiré de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1881 :

Vu ledit article ;

Attendu qu'Estrade comparaissait devant le tribunal corretionnel de Lourdes, saisi de l'appel d'un jugement du tribunal de simple police de cette ville, sous la prévention d'avoir contrevenu à l'article 471, § 11, du Code pénal, en élevant des constructions sur un terrain dépendant de la place Lapacca;

Attendu que, par des conclusions formelles, Estrade soutenait que le terrain sur lequel il avait construit faisait partie intégrante de l'embranchement classé comme annexe de la route nationale nº 21, par décret du 25 août 1875, et que, dès lors, le conseil de préfecture était seul compétent pour connaître de la contravention à lui imputée;

Attendu que, pour statuer sur cette question de compétence, qui était d'ordre public, le tribunal avait à rechercher quel était le caractère de la voie au lieu où les constructions avaient été faites, et décider lui-même, d'après les plans et les autres documents qui lui étaient soumis, si le terrain litigieux appartenait à la grande ou à la petite voirie;

Attendu qu'au lieu de se livrer à ces investigations nécessaires, le tribunal s'est borné à déclarer qu'Estrade ne prouvait pas que ce terrain fît partie de la route nationale nº 21; qu'un pareil motif est insuffisant; qu'il ne permet pas à la Cour de cassation d'exercer son contrôle; d'où il suit que l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 a été violé;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens, casse et annule le jugement du tribunal correctionnel de Lourdes, en date du 2 février 1881, et pour être à nouveau statué sur l'appel du jugement du tribunal de simple police de Lourdes du 3 novembre 1880, renvoie la cause et le prévenu devant le

tribunal de police correctionnel de Tarbes, à ce déterminé par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

Attendu, au surplus, que le jugement est régulier en la forme :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 566)

[18 août 1881.

Voie publique. — Jet d'eau. — Excuse illégale. — (Dame Deloy.) — *Rejet par une fenêtre sur la voie publique constitue la contravention prévue par l'article 471 du Code pénal. Est illégale l'excuse tirée de ce que, dans l'espèce, l'eau jetée n'était pas malpropre et n'avait causé aucun dommage.*

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, pris de la violation de l'article 471, n° 6, du Code pénal;

Vu ledit article, lequel est ainsi conçu : « Seront punis d'amende... 6° ceux qui auront jeté ou exposé au devant de leurs édifices des choses de nature à nuire par leur chute ou par des exhalaisons insalubres; »

Attendu que le jugement attaqué constate le fait par la femme Deloy d'avoir, à Constantine, au jour indiqué, laissé couler par une fenêtre de sa maison d'habitation de l'eau qui s'est répandue sur le trottoir de la voie publique; que, néanmoins, il prononce le relaxe par le motif que la malpropreté de cette eau n'aurait pas été établie, et qu'en fait elle n'aurait causé aucun dommage;

Attendu que l'article 471 susvisé met au nombre des contraventions qu'il prévoit le jet de choses de nature à nuire par leur chute; que l'eau jetée par une fenêtre, même sans être malpropre, peut cependant nuire par sa chute; qu'il n'est point exigé, pour que la contravention existe, qu'un dommage ait été causé; qu'il suit de là que le juge, en accueillant une excuse non admise par la loi et en refusant d'appliquer la disposition pénale, a violé l'article 471, n° 6, précité, en même temps que l'article 65 du même Code :

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Constantine, en date du 4 juin 1881, et pour être statué sur la prévention dirigée contre la femme Deloy, renvoie la prévenue et les pièces de la procédure devant le tribunal de simple police de

Milah (arrondissement de Constantine), à ce déterminé par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

(N° 567)

[25 août 1881.

Voitures. — Plaque. — Double responsabilité du propriétaire et du conducteur. — (Sieur Jean Laballe.) — *Le propriétaire de la voiture trouvée circulant sans plaque est personnellement et pénalement responsable de la contravention en même temps que le conducteur. Une double amende doit, en conséquence, être prononcée. Mais est souveraine la déclaration du juge de fait portant, conformément d'ailleurs aux constatations du procès-verbal, que la personne contre laquelle le ministère public requérait l'application de l'amende n'était point le propriétaire de la voiture.*

La Cour,

. . . .

Sur le moyen de cassation, pris de la violation prétendue de l'article 7 de la loi du 31 mai 1851 et de l'article 16 du décret du 10 mai 1852, en ce que le jugement attaqué se serait refusé à prononcer une peine contre le sieur Laballe, régisseur des héritiers Simonnet, lesquels sont propriétaires de la voiture à l'occasion de laquelle a eu lieu la poursuite :

Attendu que l'article 7 de la loi du 31 mai 1851 frappe cumulativement d'une amende, variable seulement dans sa quotité, et le propriétaire et le conducteur de la voiture, celui-là comme coupable de l'avoir livré à la circulation sans avoir rempli les obligations imposées par la loi, celui-ci pour s'en être servi sur la voie publique avant de s'être assuré qu'elle était munie d'une plaque régulière ;

Attendu que c'est également au propriétaire de la voiture que l'article 16 du décret du 18 août 1852 impose l'obligation de faire placer sur cette voiture une plaque métallique dans les conditions que cet article détermine ;

Attendu que devant le tribunal de simple police le ministère public avait requis, non pas que Laballe fût condamné comme civilement responsable des faits du conducteur considéré comme son préposé, mais que ledit Laballe, comme responsable pénalement de la contravention, fût, en même temps que le conducteur lui-même, condamné personnellement à l'amende portée par l'ar-

ticle 7 de la loi du 31 mai 1851 contre le propriétaire de la voiture;

Mais attendu qu'il est souverainement constaté par le jugement attaqué, et qu'il est reconnu par le pourvoi lui-même que Laballe n'est point le propriétaire de la voiture; que la désignation des véritables propriétaires est énoncée dans le procès-verbal qui a servi de base à la poursuite, aussi bien que dans les constatations du jugement attaqué;

Attendu, en conséquence, qu'en se refusant à prononcer, dans ces conditions, une peine d'amende contre Laballe, le jugement attaqué, loin de violer les textes de loi invoqués par le pourvoi, en a fait à la cause une juste et saine application;

Attendu, d'ailleurs, que le jugement est régulier en la forme:

Rejette, etc.

(N° 568)

[25 août 1881.]

Voirie. — Travaux faits sans autorisation. — Démolition. — Absence de préjudice. — (Sieur Victorin Maurin.) — *En prononçant l'amende à raison d'une construction faite sans autorisation, c'est à bon droit que le juge de simple police s'abstient d'ordonner la démolition des travaux, s'il est constant, en fait, que l'ouvrage, conforme à l'alignement, ne faisant pas saillie et n'empiétant pas sur la voie publique, ne cause aucun dommage à la commune, ni un préjudice quelconque à la viabilité.*

La Cour,

. . . .

Sur l'unique moyen du pourvoi, pris de la violation prétendue de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué se serait refusé à prononcer la démolition de la balustrade dont la construction, faite sans autorisation, avait motivé les poursuites:

Attendu qu'il n'y a lieu d'ordonner la démolition de l'ouvrage fait sans l'autorisation expresse et préalable de l'autorité municipale que lorsqu'il peut résulter de l'ouvrage, ainsi opéré, un dommage pour la commune ou un préjudice quelconque à la viabilité;

Attendu qu'il n'est pas contesté par le pourvoi et qu'il résulte nettement des constatations du jugement attaqué, que la balustrade

dont il s'agit a été placée d'une façon tout à fait conforme à l'alignement donné par l'autorité compétente, qu'elle ne fait point saillie et qu'elle n'empiète point sur la voie publique;

Attendu que, dans cette situation de fait, le jugement attaqué, en n'ordonnant pas la démolition de la balustrade et en se bornant à prononcer une amende contre Maurin, pour l'avoir établie sans autorisation préalable, n'a violé aucune disposition légale;

Attendu, d'ailleurs, que le jugement est régulier en la forme :

Rejette, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 569)

[31 août 1882.]

Créances payables dans les départements et dont le payement est réclamé à Paris.

Monsieur le Préfet, depuis quelques années, de grandes facilités ont été données par le département des finances aux titulaires d'extraits d'ordonnances ou de mandats payables dans les départements, pour recevoir, à Paris, sans déplacement et sans frais, le montant de leurs créances. Mais ces créanciers de l'État se plaignent des formalités dont le caissier-payeur central du Trésor public exige l'accomplissement avant payement, par exemple, de l'obligation, lorsqu'ils ne sont pas connus, de justifier de leur identité, et notamment du délai réclamé pour transmettre les mandats aux trésoriers généraux sur la caisse desquels ces mandats sont assignés payables et recevoir en échange la couverture.

Afin d'éviter des malentendus et des conflits avec le public, les dispositions ci-après ont été arrêtées de concert avec M. le Ministre des finances :

Dans le cas où un créancier de l'État manifeste le désir de toucher à Paris un mandat payable dans un département, l'ordonnateur secondaire doit le prévenir par un avis verbal ou imprimé, qu'il est tenu d'acquitter le mandat en présence du caissier-payeur central, de justifier au besoin de son identité, enfin, que le mandat ne sera payé que lorsque le trésorier-payeur général sur la caisse duquel il est assigné, aura couvert le caissier-payeur central par l'envoi de son récépissé, c'est-à-dire après un délai de plusieurs jours qui variera selon la distance et qu'indiquera la caisse centrale.

Je ne saurais trop insister, Monsieur le Préfet, pour que ces dispositions ne soient pas perdues de vue et je compte sur votre vigilance pour en assurer l'exécution.

J'adresse des exemplaires de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
CH. HÉRISSON.

(N° 570)

[6 septembre 1882.]

Chemins de fer construits par l'État. — Superstructure. — Matériel fixe des voies. — Renseignements à transmettre par les services de construction au service central du matériel fixe, pour la préparation des projets de fournitures.

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes de l'arrêté ministériel du 5 juillet 1880, qui a institué un service spécial pour l'achat, la réception et la livraison du matériel nécessaire à l'armature des voies des chemins de fer construits par l'État, arrêté dont ampliation vous a été adressée par une circulaire du 4 septembre suivant, le service central du matériel fixe est chargé, notamment, de préparer les adjudications du matériel d'après des projets dressés par les services de construction desdits chemins et approuvés par l'Administration supérieure.

Jusqu'ici cependant, et malgré de fréquents rappels pour obtenir en temps utile la présentation de ces projets, le service central du matériel fixe a dû préparer généralement ses adjudications sur de simples aperçus fournis par les services de construction.

C'est ainsi que celle à laquelle il a été procédé le 22 juillet dernier, pour la fourniture de près de 200 000 tonnes de rails, a encore été basée essentiellement et presque exclusivement sur des renseignements approximatifs obtenus officieusement des services.

Cette situation est d'ailleurs la même à l'égard de l'adjudication de plus de 2 900 000 traverses qui a été passée le 1er août dernier, et de celles concernant le petit matériel de la voie courante qui vont avoir lieu à bref délai, bien que les fournitures faisant l'objet de ces diverses adjudications soient livrables en très grande partie dans le courant de l'année 1883.

La commission consultative du matériel fixe a signalé à l'Administration cette dérogation à l'arrêté précité, et fait observer qu'entre autres inconvénients de l'insuffisance de détermination des besoins, préalablement aux adjudications, il en résulte l'obliga-

tion, pour le service central du matériel fixe, au fur et à mesure qu'il reçoit les projets approuvés ou que les services de construction lui adressent de nouveaux aperçus plus exacts, de revenir sur les prévisions de ses marchés, en ce qui concerne soit les quantités à fournir par ligne, soit la répartition de ces quantités entre les divers lieux de livraison, soit enfin les époques de livraison.

Or, ces modifications répétées, qui exigent continuellement des négociations laborieuses entre le service central et les fournisseurs, n'ont pas seulement pour effet de compliquer outre mesure la tâche de ce service, mais encore d'imposer aux fournisseurs l'obligation de présenter et de discuter des propositions pour les changements que doivent subir les prix des adjudications, toutes les fois que les modifications sont de nature à faire varier les frais de transport, ce qui est le cas général.

Aussi, la Commission consultative du matériel fixe a-t-elle exprimé la crainte que ces fréquents remaniements des marchés n'exercent une influence fâcheuse sur les résultats des futures adjudications.

Pénétré de la gravité de cette situation, j'ai dû en rechercher les motifs et examiner les moyens d'y remédier.

Tout d'abord, il m'a paru que la cause essentielle des retards apportés dans la présentation des projets de fourniture du matériel dont il s'agit provenait de la difficulté que doivent éprouver les services de construction, faute de renseignements, à dresser certaines parties des formules dont l'emploi a été prescrit par les circulaires des 30 novembre 1880 et 14 mai 1881. De plus, j'ai été amené à constater que les renseignements fournis par ces services, d'après les indications desdites formules, ne sont, pour la plupart, d'aucune utilité pour le service central du matériel fixe.

Ainsi, la recherche des prix d'unités à inscrire dans les détails estimatifs peut être plus ou moins laborieuse pour les services de construction, alors qu'elle ne répond véritablement à aucune nécessité. En effet, lorsque le moment est venu pour le service central du matériel fixe de préparer des adjudications, deux motifs s'opposent à ce qu'il tire parti des prix portés dans les projets de fourniture : le premier consiste en ce que ces prix sont établis par lignes, tandis que les marchés du service central réunissent les lignes par groupes, pour lesquels les conditions de transport aux lieux de livraison ne sont plus les mêmes et exigent en tout cas un calcul nouveau ; le second motif, qui est le plus important, tient à la très grande variabilité des cours des matériaux en

général et surtout des matériaux métalliques, En réalité, les estimations qui servent de base aux adjucations ne sont autres que les prix maxima fixés par arrêtés ministériels, lot par lot, la veille de chaque adjudication, d'après les prix courants cotés à cette époque, et abstraction faite des évaluations du service de construction.

En outre, il est complètement superflu pour le service central du matériel fixe de trouver insérées dans les devis descriptifs les dimensions et les dispositions des matériaux ou appareils dont les types sont courants.

Enfin, il suffit à ce service do trouver dans les avant-métrés les longueurs des voies à armer, s'il s'agit du matériel de la voie courante, ou les nombres et espèces d'appareils, s'il s'agit du matériel accessoire de la voie, pourvu que, dans chaque cas, ces données élémentaires soient dûment justifiées et appuyées, au besoin, de projets spéciaux dans certains cas exceptionnels, comme celui des apppareils d'alimentation d'eau, etc. ; il n'y a pas lieu, par conséquent, d'imposer aux services de construction le soin de transformer des longueurs de voie ou des nombres d'appareils en poids ou volumes de matériaux, opération qui peut arrêter ces services, tandis qu'elle est courante pour le service central du matériel fixe, qui, du reste, est toujours obligé de la vérifier, lorsqu'il la trouve faite dans les projets.

De l'ensemble de ces considérations, il résulte donc que la tâche des services de construction devrait se réduire à présenter, avec les justifications nécessaires, une simple nomenclature de leurs besoins, et que c'est au service central du matériel fixe à qui il revient logiquement de dresser ensuite les projets proprement dits de fourniture.

En ne demandant ainsi aux services de construction que de définir leurs besoins sous la forme la plus sommaire, on les placerait dans de meilleures conditions pour faire disparaître les retards signalés par la Commission consultative du matériel fixe, et aucun intérêt ne pourrait d'ailleurs en souffrir, puisque les autres renseignements actuellement fournis par ces services sont sans utilité pour eux, en même temps que superflus pour le service central du matériel fixe.

D'un autre côté, les projets de fourniture étant dressés par ce dernier service, l'approbation pourrait en être prononcée à titre définitif par l'Administration supérieure, tandis que cette approbation n'est donnée aujourd'hui que sous réserve des modifications que ledit service peut avoir à présenter, en raison de la

situation de ses marchés. En conséquence, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai adopté les dispositions suivantes :

1° Les projets de fourniture du matériel nécessaire à l'armature des voies des chemins de fer construits par l'État seront désormais dressés et présentés à l'approbation de l'Administration supérieure par le service central du matériel fixe ;

2° Ces projets seront préparés d'après les renseignements fournis directement à ce service par MM. les ingénieurs en chef chargés de la construction desdits chemins ;

3° En ce qui concerne le matériel de la voie courante, ces chefs de service devront transmettre les renseignements suivants, aussitôt après l'approbation des projets d'exécution des divers lots composant une section de ligne ou une ligne entière, suivant que la ligne devra être armée successivement par section ou simultanément dans toute sa longueur ;

A. Type de la voie ;

B. Longueur des voies ;

C. Copie des tableaux que comportent les articles 2 et 4 des devis et cahier des charges des projets d'exécution ;

D. Gares où les livraisons devront être effectuées (n'indiquer comme lieux de livraison que des gares en exploitation et ouvertes aux marchandises) ;

E. Époque probable à laquelle la pose de la voie pourra être entreprise ;

F. Montant de la somme à valoir à attribuer aux dépenses d'installations de dépôts et autres frais spéciaux mis à la charge des services de construction par la circulaire du 16 mai 1881 ;

4° Pour le matériel accessoire de la voie, dès que les projets de détail des stations d'une section de ligne ou de ligne entière auront été approuvés, MM. les ingénieurs en chef devront adresser au service central du matériel fixe un état faisant connaître :

A. Le type à adopter pour chaque nature d'appareil ;

B. Le nombre d'appareils de même nature à fournir ;

C. Les gares où les livraisons devront être effectuées (n'indiquer comme lieux de livraison que des gares en exploitation et ouvertes aux marchandises) ;

D. Les époques de livraison ;

E. Le montant de la somme à valoir nécessaire tant pour solder les dépenses auxquelles donneront lieu le transport du matériel depuis les gares de livraison, jusqu'aux lieux d'emploi et le montage des appareils, que pour assurer le payement des dépenses

mises à la charge des services de construction par la circulaire du 16 mai 1881 ;

5° MM. les ingénieurs en chef devront d'ailleurs, pour certains cas exceptionnels, comme par exemple pour les appareils d'alimentation d'eau, compléter par des projets spéciaux les renseignements indiqués ci-dessus.

6° Ils devront, en outre, m'aviser des envois faits par eux au service central, en conformité des prescriptions ci-dessus.

Je vous prie d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions qui précèdent.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assuranc de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,

CH. HÉRISSON.

(N° 571)

PERSONNEL

Septembre 1882.

1. — INGENIEURS.

1° NOMINATIONS.

4 septembre 1882. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1882, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Lévesque** (Émile-Léon).
Fontaneilles (Jean-Marcel).
Delebecque (André).
Quinquet (Henri-Eugène).
Locherer (Jacques-Joseph-Auguste).
Biette (Louis-Joseph).
Gauthier (Victor).
Echappé (Ernest-Léon).
Bourgougnon (Camille-Jules).
Legay (Jean-Baptiste-Jacques-Marie-Léon).
Gauckler (Adolphe-Philippe).
Pierret (Jean-Joseph-Léopold).
Thual (Pierre-Alphonse).
Havé (Georges-Louis-Marie).
Arrault (Raoul-Marie-André).

MM. **Jacquerez** (Émile).
Reuss (Georges-Émile).
D'Ocagne (Philibert-Maurice).
Baratte (Paul-Étienne-Augustin-François).
De Fages de Latour (Pierre-Simon-Eugène).
Alby (Amédé-Joseph-Marie).
Charguérand (Charles-Gilbert-André).
Armand (Eugène-Louis).
Le Grain (Auguste-Toussaint).
Veilhan (Georges-Théodore-Bernard).
Faure (Jean-Baptiste-Camille).
Jannin (Léon-Alphonse).

2° CONGÉ.

25 *août*. — M. **Duréault**, ingénieur en chef de 2e classe, en disponibilité, sera considéré comme ayant été en congé illimité du

9 mars 1876 au 16 mai 1880. A dater du 16 mai 1880, M. **Duréault** sera considéré comme étant en congé sans traitement.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lagout**, ingénieur en chef de 2e classe, né le 8 septembre 1820.	8 septembre 1882
M. **Caillaux**, ingénieur ordinaire de 1re classe, né le 10 septembre 1822.	18 septembre 1882

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Perronne**, ingénieur en chef de 1re classe.	24 septembre 1882.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

4 *septembre*. — M. **Toulon**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Fécamp et attaché en outre au service maritime du département de la Seine-Inférieure, est chargé, à la résidence de Mantes, du 1er arrondissement de la 2e division de la 3e section du service de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Chabert**, appelé à une autre destination.

8 *septembre*. — M. **Rebuffet**, conducteur de 2e classe, chargé, dans le département de l'Isère, à la résidence de Bourgoin, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement du Nord, reste définitivement chargé de ce service.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Lagout**, ingénieur en chef de 2e classe, admis à faire valoir ses droits la retraite, continuera d'être chargé, jusqu'au 1er juillet 1883, de la mission spéciale qui lui est confiée pour l'enseignement rapide des sciences appliquées.

18 *septembre*. — M. **Bonafous**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Aveyron, du service ordinaire de l'arrondissement de Rodez, du 4e arrondissement et provisoirement du 3e arrondissement des services de construction de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en chef **Pacull** et **Thouvenot**, est chargé, dans le département de l'Ardèche, du service ordinaire de l'arrondissement de Tournon et du 3e arrondissement (ligne de Tournon au Cheylard) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Henry**, en remplacement de M. **Jouffray**, précédemment appelé à une autre destination.

18 *septembre.* —M. **Poulon**, sous-ingénieur chargé, dans le département de l'Aveyron, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Affrique et attaché en outre au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne et de ses affluents, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi et au service du contrôle des travaux confiés à M. l'ingénieur en chef **Lefranc**, est chargé, dans le même département, du service ordinaire de l'arrondissement de Rodez et du 4e arrondissement du service d'études et travaux du chemin de fer d'Espalion à Bertholène, en remplacement de M. **Bonafous**, appelé à un autre service.

Il demeure attaché au service du contrôle des chemins de fer du Midi.

21 *septembre.* — La ligne de Laon à Mézières (1re section), composant le 3e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confiés à M. l'ingénieur en chef **Menche de Loisne**, est distraite des attributions de M. **Damery**, sous-ingénieur à Laon, pour former un service spécial d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Bourbier**, conducteur de 2e classe chargé, à la résidence de Laon, des fonctions d'ingénieur ordinaire du 4e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. **Menche de Loisne** est chargé en outre de l'intérim du 3e arrondissement du même service.

22 *septembre.* — M. **Monestier**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Millau, du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Thouvenot**, est chargé en outre du service du contrôle et de la liquidation des travaux du chemin de fer de Rodez à Millau, vacant par suite du départ de M. **Rivière**.

Idem. — Le 2e arrondissement de la 2e section du service du canal de l'Est, vacant par suite du départ de M. **Gotteland**, est réuni au 3e arrondissement de la même section (M. **Mouton**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Commercy.)

Le nouvel arrondissement ainsi constitué prendra le n° 2 du service.

M. **Mouton** résidera à Verdun.

26 *septembre.* — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de la Hutte à Mamers est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

24 août 1882. — M. **Dorizon**, Sarthe, service ordinaire et service des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Aron**.

4 septembre. — M. **Barbraud**, service de l'administration des chemins de fer de l'État.

16 *septembre*. — M. **Liset**, Seine-Inférieure, service maritime.

18 *septembre*. — M. **Maldant**, Côte-d'Or, service des études et travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne.

Idem. — M. **Bila**, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

21 *septembre*. — M. **Barrier**, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à la Bastide.

22 *septembre*. — M. **Bouvart**, Pas-de-Calais, service ordinaire.

2° AVANCEMENT.

22 *septembre*. — M. **Grasset**, conducteur de 3e classe, détaché au service de l'administration des colonies pour être employé en Cochinchine, est élevé à la 2e classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

24 *août*. — M. **Dolisie**, conducteur de 3e classe, en congé renouvelable, est remis en activité. Il est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être chargé du service des travaux publics aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Raveaud**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé en Cochinchine. Il sera considéré comme étant en service détaché.

4 septembre. — M. **Barbraud**, conducteur de 4e classe, au service de l'administration des chemins de fer de l'État, sera considéré comme étant en service détaché.

16 *septembre*. — M. **Bailly**, conducteur de 3e classe, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, dans le département de la Seine, passe au service municipal de la ville de Paris (service de la 2e division des eaux et égouts). — Il sera considéré comme étant en service détaché.

21 *septembre*. — M. **Ruault**, conducteur de 3e classe, détaché au service de l'administration des chemins de fer de l'État, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au Sénégal.

Il reste placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

26 *août*. — M. **Dombrowski**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Corrèze, est mis en congé, sans traitement, pour raisons de santé.

Idem. — Un congé d'un an, pour raisons de santé est accordé à M. **Fournier**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

6 *septembre*.—Un congé d'un an, sans traitement, est accordé à M. **Brossard**, conducteur de 4e classe, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

13 *septembre*. — Une prolongation de congé d'un an, sans traitement, est accordée à M. **Malherbe**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de la Marne.

16 *septembre*.— Un congé d'un an, sans traitement, est accordé à M. **Péchagut** (Jean), conducteur de 2e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Denis au Buisson, dans le département de la Dordogne.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

6 *septembre*.— M. **Bordenave**, conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à dater du 1er décembre 1879, pour exercer les fonctions d'architecte voyer de la ville de Tarbes, est maintenu dans cette situation et autorisé à entrer au service de la compagnie des eaux de Constantinople.

6° DISPONIBILITÉ.

29 *août*. — M. **Vieillard**, conducteur de 2e classe au service du canal de Bourgogne, dans le département de la Côte-d'Or, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an.

31 *août.* — M. **Revil**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé. M. **Revil** restera dans cette situation jusqu'au 15 septembre 1885, époque à laquelle il pourra être admis à la retraite.

16 *septembre.* — M. **Baron**, conducteur de 3e classe, mis précédemment en disponibilité pour raisons de santé, avec demi-traitement, jusqu'au 1er juin 1882, est maintenu dans cette situation jusqu'au 1er juin 1883.

Idem.— M. **Crompach**, conducteur de 4e classe, démissionnaire, actuellement attaché en qualité de sous-chef de section de 2e classe au service du canal de la Haute-Seine, dans le département de l'Aube, est réintégré dans son ancien grade de conducteur.

M. **Crompach** est placé dans la situation de disponibilité, pour raisons de santé, avec demi-traitement jusqu'au 15 mai 1889, époque à laquelle il comptera trente ans de services et pourra être admis à la retraite pour invalidité.

7° DÉMISSION.

30 *août.* — Est acceptée la démission de M. **Brault**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Indre.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bru**, conducteur principal au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, dans le département du Tarn.	1er janvier 1882.
M. **Mérican**, conducteur principal au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements dans le département du Lot.	16 juillet 1882.
M. **Boyet**, conducteur principal au service ordinaire du département de la Loire..	1er octobre 1882.
M. **Radiguet**, conducteur de 2e classe en disponibilité avec demi-traitement.	1er octobre 1882.
M. **Prieur**, conducteur principal au service ordinaire du département de Seine-et-Oise. . . .	5 octobre 1882.
M. **Saget**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.	10 octobre 1882.

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Souillard**, détaché au Ministère de la Marine et des Colonies..	10 avril 1863.
M. **Daoulas**, conducteur de 3e classe détaché en Cochinchine.	5 février 1879.
M. **Brénot**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de l'Yonne.	31 mai 1882.
M. **Troussard**, conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service de la compagnie du chemin de fer d'Orléans. . . .	3 août 1882.
M. **Rossi**, en service détaché et autorisé à accepter les fonctions d'architecte du département de la Corse.	26 août 1882.
M. **Dubosc**, conducteur de 2e classe, au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, dans le département de la Gironde.	2 septembre 1882.
M. **Guichet**, conducteur de 2e classe, au service de la 4e section de la navigation de la Loire, dans le département de la Loire-Inférieure.	7 septembre 1882.
M. **Vieillard**, conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement..	15 septembre 1882.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

12 *août*. — Le personnel des conducteurs attachés au service d'études et travaux de chemins de fer précédemment confié à M. l'ingénieur en chef **Lyautey**, est réparti de la manière suivante :

1° Service de M. **Rousseau**, ingénieur en chef à Versailles (lignes d'Épinay à Luzarches, d'Auneau à Melun) (partie comprise entre Étampes et Auneau), de Dreux à Maintenon et de Maintenon à Auneau et à la limite du département de Seine-et-Oise.

MM. **Baqué**,	conducteur de	2e	classe.
Corolleur,	—	3e	—
Girard,	—	3e	—
Deschamps	—	4e	—
Maudoy,	—	5e	—

2° Service de M. **Cabarrus**, ingénieur en chef à Versailles (lignes

de Rambouillet vers Ws-Gisors et d'Auneau à Melun (partie comprise entre Melun et Étampes).

M. **Bourn**, conducteur de 3e classe.

24 *août*. — M. **Vanacker**, conducteur de 1re classe au service des chemins de fer stratégiques de Nancy, dans le département de Meurthe-et-Moselle (M. **Holtz**), passe au service du canal de l'Est (3e section) et du canal de la Marne au Rhin, même département.

L'emploi occupé par M. **Vanacker** au service de chemins de fer est supprimé.

Idem. — Les cadres du personnel du service ordinaire du territoire de Belfort sont organisés à nouveau de la manière suivante :

MM. **Bourquin**, conducteur de 2e classe.
Boutilly, — 3^e^

MM. les conducteurs **Girard** et **Eisenlœffel** sont toutefois maintenus provisoirement dans ce service, mais ils ne seront pas remplacés lorsqu'ils viendront à le quitter.

25 *août*. — M. **Gounin**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de l'Isère, passe dans le département du Gard, au service du canal de jonction du Rhône au port de Cette,

26 *août*. — M. **Martinon**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Avallon, dans le département du Cher, passe dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

28 *août*. — M. **Bonnel**, conducteur principal au service ordinaire du département d'Oran, est attaché en outre au service du contrôle de la construction du chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Raz-el-Mâ.

29 *août*.— Les cadres du personnel attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux du canal maritime de la Basse-Loire, sont constitués ainsi qu'il suit :

MM. **Pelletier**, conducteur de 1re classe.
Algarron, — 2e —
Bechtold, — 3e —
Paviot, — 3e —
Olive, — 4e —
Goureau, — 4e —

1er *septembre*. — Le service de la construction du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier sera assuré au moyen du personnel de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Les agents ci-après désignés resteront néanmoins attachés au

service de cette ligne dans le département de la Meuse, savoir :

MM. **Drouchon**, conducteur de 1re classe.
Schwab, — 4e —
Montillaux, — 4e —
Jeanty, — 4e —

2 *septembre* — Est rapporté l'arrêté du 11 août 1882 par lequel M. **Rocheteau**, conducteur de 2e classe attaché dans le département de l'Aube au service des études et travaux des chemins de fer de Troyes à Brienne a été attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service du canal de Marans à Brault.

M. **Rocheteau** est attaché au service ordinaire du département des Deux-Sèvres.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 10 août 1882 par lequel M. **Pellarroque**, attaché en qualité d'agent secondaire au service ordinaire de l'arrondissement de Bône a été nommé conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Corrèze.

5 *septembre*. — M. **Barthélemy**, conducteur de 2e classe au service du canal de la Meuse à l'Escaut, dans le département de l'Aisne, passe au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes (même département).

6 *septembre*. — M. **Humblot**, conducteur de 4e classe attaché par arrêté du 25 août 1882 au service du canal de l'Oise à l'Aisne, dans le département de l'Aisne, est attaché, dans le même département au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.

8 *septembre*. — M. **Rebuffet**, conducteur de 2e classe chargé, dans le département de l'Isère, à la résidence de Bourgoin, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement du Nord, reste définitivement chargé de ce service.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

15 *septembre*. — M. **Prieu**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département d'Alger, est attaché en outre au service du contrôle de la construction du chemin de fer de Ménerville à Sétif.

Idem. — M. **Mottet**, conducteur de 2e classe au service de la navigation de la Seine (1re section — 1re division) dans le département de Seine-et-Marne, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

16 *septembre*. — M. **Aubert**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte (même département).

16 *septembre.* — M. **Léger**, conducteur de 2ᵉ classe au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État dans le département de la Seine passe au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (même département).

18 *septembre.* — M. **Paire**, conducteur de 2ᵉ classe au service du canal du Centre dans le département de Saône-et-Loire, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

Idem. — M. **Mathierre**, conducteur de 4ᵉ classe au service des études et travaux du chemin de fer de Civray au Blanc, dans le département de la Vienne passe, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à Bellac.

21 *septembre.* — M. **Renou**, conducteur de 1ʳᵉ classe au service ordinaire du département de la Dordogne est attaché en outre au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

Idem. — M. **Fréneau**, conducteur de 3ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Vendée passe, dans le département de la Loire-Inférieure au service de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Deschamps**, conducteur de 4ᵉ classe au service des études et travaux du chemin de Dreux à Maintenon dans le département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire dans le département de Seine-et-Oise.

27 *septembre.* — M. **Tourbiez**, conducteur de 2ᵉ classe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe, dans le département de la Seine-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elbeuf à Rouen.

Idem. — M. **Massot**, conducteur de 4ᵉ classe au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, dans le département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire (même département).

L'éditeur-gérant : DUNOD

4025. — Paris, Imp. Laloux fils et Guillot, , rue des Canettes.

LOIS.

(N° 572)

[3 juillet 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Rhône au passage du Chaffard.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Rhône au passage du Chaffard, conformément à l'avant-projet dressé par les Ingénieurs du service de la navigation du Rhône, à la date des 19-21 octobre 1880, et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 28 mars et 17 octobre 1881.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 2 400 000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour travaux d'amélioration des rivières.

. . . .

(N° 573)

[4 juillet 1882.]

Loi qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire pour la démolition et l'enlèvement des ruines du palais des Tuileries.

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire de 50 000 francs, destiné à faire disparaître les ruines du palais des Tuileries. Ce crédit sera inscrit à un chapitre nouveau, qui sera classé à la deuxième section (*Service des Beaux-Arts*) et qui sera intitulé : Chapitre LIX. — *Démolition et enlèvement des ruines des Tuileries.*

Art. 2. — Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1882.

. . . .

(N° 574)

[8 juillet 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un canal de jonction de l'Escaut à la Meuse.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour la construction du canal de jonction de l'Escaut à la Meuse, conformément aux dispositions de l'avant-projet adopté par le Conseil général des Ponts et Chaussées dans ses délibérations des 25 avril et 14 novembre 1881.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la ville du Cateau (Nord), ainsi qu'il résulte de la délibération, en date du 7 juin 1881, de son conseil municipal, de concourir pour 50 000 francs à la dépense de construction d'un embranchement dudit canal, destiné à desservir cette localité.

Art. 3. — La somme de 67 millions de francs, à laquelle sont évalués les travaux, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

Viendra en déduction de la dépense à la charge du Trésor le montant de la subvention de la ville du Cateau.

. . . .

(N° 575)

[8 juillet 1882.]

Loi qui ouvre ou annule des crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 *et* 1882.

. . . .

TITRE II.

EXERCICE 1881.

1° BUDGET ORDINAIRE.

. . . .

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 5. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Pu-

blics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1879, par la loi du 22 septembre 1878, et reportés par décrets au même budget de l'exercice 1881, une somme de 5 907 149f,19 est et demeure définitivement annulée au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de ce dernier exercice, savoir : 3e section (*Grands travaux publics*), chapitre XIII (*Rachat de lignes de chemins de fer*).

TITRE III.

EXERCICE 1882.

1° BUDGET ORDINAIRE.

. . . .

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 7. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au delà des crédits alloués par la loi du 29 juillet 1881, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, un crédit supplémentaire de 5 907 149f,19, qui sera inscrit au chapitre XV (*Travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en vertu de la loi du* 18 *mai* 1878).

Art. 8. — Il sera pourvu au crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources qui seront déterminées par la loi de finances du budget général de l'exercice 1883.

. . . .

EXERCICE 1882.

ÉTAT C.

Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1882.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT PAR CHAPITRE des crédits. supplémentaires.	extraordinaires.	TOTAL par ministère.
	. . . .			
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. — 2e SECTION. TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.			
LXIV.	Garantie d'intérêts aux compagnies des chemins de fer algériens et tunisiens.	6 800 000f,00	»	6 800 000f,00

(N° 576)

[10 juillet 1882.]

Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie du Chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements, pour le rachat de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey.

Art. 1er. — Sont approuvées les conventions provisoires passées les 11 juin 1881 et 2 mai 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements, pour le rachat de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux de rectification et d'établissement de la deuxième voie de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey.

Art. 3. — Il sera pourvu au payement du prix de rachat prévu

par la convention approuvée ci-dessus au moyen des crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics (*Dépenses sur ressources extraordinaires*), exercice 1882, chapitre XIV (*Rachat de lignes de chemins de fer*).

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés à l'article 2 ci-dessus au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XVI du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Art. 5. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire du chemin de fer de Vitré à Fougères et à Moidrey à l'aide de tels moyens qu'il trouvera le moins onéreux pour le Trésor.

Un décret déterminera les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire.

Art. 6. — Il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics pour l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer rachetés par l'État en dehors de la loi du 18 mai 1878, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XVII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Art. 7. — Un compte spécial de la dépense résultant de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

Art. 8. — L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 5 francs.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1881 le 11 juin,

Entre les soussignés :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements*, ladite compagnie représentée par M. *de Dalmas*, président du conseil d'administration, élisant

domicile au siège de ladite société, à Paris, 16, rue de la Tour-des-Dames, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires et du conseil d'administration de la compagnie en date du 30 avril 1881,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements cède à l'État la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey, dont elle est concessionnaire en vertu des décrets en date des 30 août 1865 et 22 décembre 1869, ladite cession comprenant tous les terrains acquis, les ouvrages exécutés, les bâtiments, les voies et toutes leurs dépendances, sauf ce qui sera dit à l'article 5.

Art. 2. — La présente cession est faite, d'un commun accord, moyennant le payement, par l'État, d'une somme de 4 millions de francs, les subventions reçues par la compagnie pour la construction de la ligne n'étant pas comprises dans cette somme et ayant été déduites, au préalable, du prix de rachat.

Art. 3. — La compagnie sera tenue d'assurer entièrement le service d'exploitation de la ligne à ses risques et périls, pendant une période de six mois, au plus, à partir de la date de la promulgation de la loi qui approuvera la présente convention.

Art. 4. — Le prix de 4 millions de francs ci-dessus fixé sera payé savoir :

1° 3 500 000 francs un mois après la prise de possession effective de la ligne par l'État, laquelle aura lieu un mois après l'approbation de la présente convention par les pouvoirs publics;

2° Le reliquat, après l'expiration du délai de six mois prévu à l'article précédent et après exécution par la compagnie de toutes les clauses de la présente convention.

Art. 5. — Ce prix ne comprend pas la valeur du matériel roulant, du mobilier des gares et stations ni des autres objets mobiliers.

Lesdits objets seront acquis séparément par l'État, à dire d'experts, à l'expiration du délai de six mois fixé à l'article 3, et lui seront remis à la même époque.

Un des experts sera nommé par le Ministre des Travaux Publics, un autre par la compagnie, et le troisième par les deux premiers ou, en cas de désaccord, par le premier président de la Cour d'appel de Paris.

Les frais d'expertise seront partagés par moitié entre l'État et la compagnie.

Le prix des objets ainsi rachetés sera payé un mois après le dépôt du rapport des experts.

Art. 6. — L'État recevra la ligne cédée entièrement libérée de toutes charges. Il restera étranger à la liquidation ainsi qu'au payement de toutes les dettes qui pourraient avoir été contractées par la compagnie envers des tiers, soit par suite d'acquisitions, de terrains soit pour toute autre cause.

Art. 7. — La compagnie remettra, après les avoir complétés et régularisés, tous les actes de vente ou d'échange des terrains. Elle remettra toutes pièces écrites et plans approuvés par l'Administration et constituant les archives propres de la ligne cédée.

Art. 8. — Elle remettra également le plan et les procès-verbaux de bornage contradictoire des terrains; le plan sera coté de manière à indiquer nettement les emprises de chaque parcelle; les bornes limitatives des terrains seront exactement posées et leur nombre sera égal à celui des cotes d'emprises.

Art. 9. — Les employés du service d'exploitation en résidence sur le parcours de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey seront conservés dans leur emploi ou dans un emploi analogue. Si, au moment où cessera l'exploitation par la compagnie, ils venaient à être congédiés pour une cause quelconque ne provenant pas de leur fait, il serait payé par l'État à ceux ayant plus d'un an de service une indemnité égale à quatre mois de leur traitement.

Les employés du service central de Paris et qui font partie du personnel de la compagnie depuis trois ans au moins bénéficieront de la clause qui précède.

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

Fait double, à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :	Approuvé l'écriture :
Signé Ch. de Dalmas.	Signé Sadi Carnot.

CONVENTION ADDITIONNELLE.

L'an 1882 et le 2 mai,

Entre les soussignés :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements*, ladite compagnie représentée par M. *de Dalmas*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de la société, 16 rue de la Tour-des-Dames, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations de l'assemblée générale des actionnaires et du conseil d'administration de la compagnie en date du 24 avril 1882.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article unique. Les articles 2 et 4 de la convention du 11 juin 1881 sont remplacés par les dispositions suivantes :

Art. 2. — La présente cession est faite, d'un commun accord, moyennant le payement par l'État, d'une somme de 3 797 000 francs, les subventions reçues par la compagnie pour la construction de la ligne n'étant pas comprises dans cette somme et ayant été déduites, au préalable, du prix de rachat.

Art. 4. — Le prix de 3 797 000 francs ci-dessus fixé sera payé, savoir :

1° 3 300 000 francs un mois après la prise de possession effective de la ligne par l'État, laquelle aura lieu un mois après l'approbation de la présente convention par les pouvoirs publics;

2° Le reliquat, après l'expiration du délai prévu à l'article précédent et après exécution, par la compagnie, de toutes les clauses de la présente convention.

Fait double, à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :
Signé Ch. de Dalmas.

Approuvé l'écriture :
Signé. H. Varroy.

(N° 577)

[13 juillet 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'exécution d'un canal d'irrigation dérivé de l'Hérault et destiné à desservir une partie des territoires de douze communes du département de l'Hérault.

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'exécution d'un canal dérivé de la rive gauche de l'Hérault, aux gorges de Saint-Guilhem, sur les territoires des communes de Puéchabon, Aniane, Gignac, Popian, Pouzols, le Pouget et Tressan, sur la rive gauche; des communes de Saint-Guilhem le Désert, Saint-Jean de Fos, Logamas, Saint-André et Ceyras, sur la rive droite (département de l'Hérault), conformément à l'avant-projet, en date du 22 décembre 1878, présenté par l'association syndicale dite *du canal de l'Hérault*, autorisée par arrêté du Préfet de l'Hérault du 26 juillet 1879, et qui a été soumis, du 6 décembre 1880 au 6 janvier 1881, à l'enquête prescrite par l'ordonnance du 18 février 1834.

En conséquence, le syndicat est autorisé à exproprier les terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

Le volume d'eau à dériver de l'Hérault par le canal, sous réserve des droits des tiers, est fixé à 3 500 litres par seconde au régime normal de l'Hérault, et pourra être porté à 5 000 litres en temps de crues.

Art. 2. — Le Ministre de l'Agriculture est autorisé :

1° A allouer au syndicat du canal de l'Hérault une subvention ne dépassant pas le tiers des dépenses faites et dûment justifiées pour travaux, acquisitions de terrains et autres frais et dépenses se rapportant directement à la construction du canal;

2° A garantir les emprunts contractés par le syndicat avec l'autorisation préalable du Ministre de l'Agriculture, sans que toutefois le montant total de la subvention et du capital garanti puisse excéder 4 200 000 francs, ni le taux de l'intérêt garanti dépasser 4f,65 p. 100, amortissement compris.

Art. 3. — Le chiffre maximum de la subvention et les conditions de son payement seront fixés par arrêté du Ministre de l'Agriculture, après présentation par le syndicat, et approbation par le Ministre, d'un cahier des charges, d'un projet définitif et de souscriptions pour 2 000 hectares au moins.

Les emprunts seront garantis pour une période qui ne pourra excéder cinquante ans ; la garantie de l'État courra à partir de la réalisation de chaque emprunt.

Art. 4. — Les arrosants seront soumis au payement d'une redevance spéciale, exclusivement affectée à payer les dépenses de premier établissement. Cette redevance sera indépendante de celle qui sera nécessaire pour couvrir les frais d'administration et d'entretien et d'usage des eaux.

Le montant de la redevance spéciale affectée aux dépenses de premier établissement devra constituer une annuité suffisante pour assurer l'intérêt à 4 p. 100 et l'amortissement, pendant la durée du prêt et pendant cinquante ans au plus, du montant de l'emprunt.

Art. 5. — Dans le cas où les redevances spéciales affectées aux dépenses de premier établissement et les autres ressources de l'association, indépendamment des frais d'administration, d'entretien et d'usage des eaux, seraient insuffisantes pour acquitter l'intérêt et l'amortissement des emprunts autorisés, l'État versera, à titre d'avance, dans la caisse du syndicat les sommes nécessaires pour compléter les annuités des emprunts.

Les sommes ainsi avancées par l'État rapporteront intérêt à 4 p. 100.

Pour assurer le remboursement de ces avances, intérêt compris, la redevance spéciale dite *de premier établissement* continuera d'être intégralement perçue jusqu'à la complète libération de l'association, pour être affectée au remboursement des avances dues à l'État concurremment avec toutes les autres ressources qui resteraient disponibles après payement des frais d'entretien, d'administration et d'usage des eaux.

Art, 6. — Dans le cas où l'achèvement complet des travaux nécessiterait des dépenses excédant le maximum des emprunts autorisés dans les conditions de l'article 2 ci-dessus, l'association ne pourrait obtenir de l'État un supplément de garantie qu'à la charge d'affecter, soit par accroissement de redevance, soit par tout autre moyen, des ressources reconnues suffisantes au service de l'intérêt et de l'amortissement en cinquante ans du nouvel emprunt, indépendamment des ressources déjà affectées à la garantie des emprunts antérieurs.

Art. 7. — L'arrêté ministériel qui fixera le maximum de la subvention déterminera le délai d'exécution des travaux.

Si, à l'époque fixée, les travaux ne sont pas terminés, le Ministre de l'Agriculture pourra, après mise en demeure, faire procéder à l'achèvement des travaux, d'office et aux frais de l'association.

L'État sera, dans ce cas, remboursé des dépenses par lui faites au delà de l'évaluation fixée par l'article 2, au moyen d'un accroissement de redevances fixé par le Ministre de l'Agriculture.

Art. 8. — Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution du canal principal et des canaux secondaires, il sera procédé au règlement des indemnités conformément aux paragraphes 2 et suivants de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

Les terrains sur lesquels seront établis les canaux tertiaires, filioles et fossés, tant pour la distribution des eaux d'arrosage que pour l'écoulement des eaux de colature, pourront être acquis comme les précédents ou occupés à titre de simple servitude, suivant les tracés figurés aux projets, à charge d'une juste et préalable indemnité.

La servitude s'étendra en outre au passage, pour le service des eaux, des agents du syndicat commissionnés par le Préfet de l'Hérault et des ouvriers occupés à l'entretien des ouvrages.

Sont exceptés de la servitude les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenants aux habitations.

Les contestations auxquelles pourraient donner lieu l'établissement de la servitude et les indemnités dues aux propriétaires des fonds sur lesquels elle s'exerce seront jugées en premier ressort par le juge de paix du canton, qui, en prononçant, devra concilier les intérêts de l'opération avec le respect dû à la propriété.

S'il y a lieu à expertise, il pourra n'être nommé qu'un seul expert.

Art. 9. — Les engagements des propriétaires pour l'usage de l'eau et les obligations qui en dérivent sont inhérents à l'immeuble et le suivent en quelques mains qu'il passe.

En cas de vente partielle ou de partage, l'obligation incombe à la parcelle sur laquelle la prise d'eau est établie.

Les engagements pour usage des eaux seront dressés suivant les modèles arrêtés par l'Administration, le syndicat entendu.

Art. 10. — Les actes d'engagement pour usage quelconque des eaux, souscrits avant la mise en eau du canal principal ou dans le délai d'un an après cette mise en eau, seront visés pour timbre et enregistrés gratis.

Cette disposition ne pourra toutefois donner lieu à aucune répé-

tition relativement aux droits perçus antérieurement à la promulgation de la présente loi.

Les actes nécessités par la réalisation des emprunts garantis par l'État seront enregistrés au droit fixe de 3 francs.

. . . .

(N° 578)

[24 juillet 1882.]

Loi qui, 1° déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de ou près Sembadel, sur la ligne d'Ambert à Darsac, à Saint-Bonnet le Château; 2° incorpore dans le réseau général le chemin de fer de Saint-Bonnet le Château à Bonson et approuve deux conventions passées avec la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire, pour le rachat dudit chemin de fer.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de ou près Sembadel, sur la ligne d'Ambert à Darsac, à Saint-Bonnet le Château, et passant par ou près Craponne et Usson.

Art. 2. — Est et demeure incorporé dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Saint-Bonnet le Château à Bonson, dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée par décret du 24 septembre 1870.

Art. 3. — Sont approuvées les conventions provisoires passées, les 8 octobre 1881 et 29 avril 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer d'intérêt local, de Loire et Haute-Loire, pour le rachat des chemins de fer de Saint-Bonnet à Bonson.

Art. 4. — Il est pris acte de la cession faite à l'État, à titre gratuit, des droits du département de la Loire sur le chemin de fer d'intérêt local de Saint-Bonnet le Château à Bonson, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de la Loire en date du 22 août 1879.

Art. 5. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du département de la Loire, dans sa délibération du 29 avril 1881, de payer à l'État une subvention égale au tiers du prix d'acqui-

concessionnaire, à titre d'intérêt local, dans le département de la Loire, ladite cession comprenant tous les terrains acquis, les ouvrages exécutés, les voies et toutes leurs dépendances.

Art. 2. — La présente convention est faite, d'un commun accord, moyennant le payement par l'État d'une somme de 3 500 000 francs.

Art. 3. — La prise de possession effective de la ligne cédée aura lieu deux mois au plus tard après la promulgation de la loi approbative de la présente convention.

Art. 4. — La somme de 3 500 000 ci-dessus fixée sera payée, savoir : 3 millions de francs un mois après la prise de possession effective de la ligne cédée, le reliquat après expiration du délai de six mois prévu à l'article 5 et après exécution, par la compagnie, de toutes les clauses de la convention.

Art. 5. — La compagnie sera tenue d'assurer entièrement le service d'exploitation de la ligne de Bonson à Saint-Bonnet le Château à ses risques et périls, non seulement vis-à-vis du département de la Loire tant que la présente convention n'aura pas été approuvée par une loi, mais encore vis-à-vis de l'État pendant une période de six mois à partir de la date de la promulgation de ladite loi.

Art. 6. — Le matériel roulant, les approvisionnements et autres objets mobiliers ne sont pas compris dans le prix fixé ci-dessus à l'article 2. Ils seront acquis par l'État à dire d'experts, au moment où la compagnie cessera d'exploiter et d'après leur valeur à la fin de l'exploitation ; l'un des experts sera désigné par le Ministre des Travaux Publics, un autre par la compagnie, et le troisième par les deux premiers ou, en cas de désaccord, par le premier président de la Cour d'appel de Paris.

Le prix desdits objets sera payé un mois après leur remise à l'État.

Art. 7. — L'État recevra la ligne cédée entièrement libérée de toutes charges. Il restera étranger à la liquidation, ainsi qu'au payement de toutes les dettes qui pourraient avoir été contractées envers des tiers, soit par suite d'acquisitions de terrains, soit pour toute autre cause.

Art. 8. — La compagnie remettra, après les avoir complétés et régularisés, tous les actes de vente ou d'échange de terrains.

Elle remettra toutes pièces écrites et plans approuvés par l'Administration et constituant les archives de la ligne cédée.

Art. 9. — Elle remettra également le plan et les procès-verbaux du bornage contradictoire des terrains ; le plan sera coté de manière à indiquer nettement les emprises de chaque parcelle ; les bornes limitatives des terrains seront exactement posées et leur nombre sera égal à celui des cotes d'emprise.

Art. 10. — L'enregistrement de la présente convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

Fait en double, à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé LACROZE.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé SADI CARNOT

CONVENTION ADDITIONNELLE.

'an 1882 et le 29 avril,

Entre les soussignés :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de la *Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire*, ladite compagnie représentée par M. *Lacroze*, administrateur délégué, élisant domicile au siège de la société, à Paris, cité Rougemont, n° 4, agissant au nom et comme délégué du conseil d'administration de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lu ont été conférés par délibération de ce conseil en date du 21 avril 1882 et conformément aux résolutions prises par l'assemblée générale des actionnaires le 31 octobre 1879,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article unique. — Les articles 2 et 4 de la conveniton du 8 octobre 1881 sont remplacés par les dispositions suivantes:

« Art. 2. — La présente convention est faite, d'un commun accord, moyen-« nant le payement par l'État d'une somme de 5 millions de francs.

« Art. 4. — La somme de 5 millions de francs ci-dessus fixée sera payée, « savoir : 2 500 000 francs un mois après la prise de possession effective de la « ligne cédée, le reliquat après expiration du délai de six mois prévu à l'ar-« ticle 5 et après exécution, par la compagnie, de toutes les clauses de la con-« vention. »

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :
Signé Lacroze.

Approuvé l'écriture :
Signé H. Varroy.

(N° 579)

[25 juillet 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Carhaix à Guingamp.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Carhaix à Guingamp, par Callac, Pont-Melvez et Moustéru.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entre-

prendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général des Côtes-du-Nord, dans sa délibération du 19 août 1880, de payer à l'État une subvention de 20 000 francs par kilomètre situé sur le territoire du département, pour l'établissement de la ligne désignée par l'article 1er.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en argent, soit en terrains, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 580)

[25 juillet 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la deuxième section du chemin de fer de Givors à Paray-le-Monial, comprise entre Lozanne et Paray-le-Monial.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la deuxième section du chemin de fer de Givors à Paray-le-Monial, comprise entre Lozanne et Paray-le-Monial et passant par ou près Châtillon, Chamelet, Chauffailles et la Clayette.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte :

1° De l'offre faite par le conseil général du Rhône, dans ses délibérations du 22 décembre 1880 et du 4 mai 1881, de concourir aux dépenses d'établissement de la ligne mentionnée à l'article 1er en prenant à sa charge la totalité des frais d'acquisition des terrains situés sur le territoire de ce département et en payant, en outre, à l'État une subvention de 5 000 francs par kilomètre ;

2° De l'offre faite par le conseil général de Saône-et-Loire, dans sa délibération du 6 janvier 1881, de contribuer aux dépenses d'établissement de la même ligne en prenant à sa charge la moitié du prix d'acquisition des terrains situés sur le territoire du département.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 581)

25 juillet 1882.]

Loi relative aux travaux d'amélioration des routes nationales.

Art. 1er. — Il est affecté une somme de 120 millions de francs :

A l'achèvement des lacunes des routes nationales, des routes départementales des départements annexés assimilées aux routes nationales, et des routes thermales;

Aux rectifications des routes nationales et assimilées ;

A la reconstitution des chaussées des routes nationales et assimilées.

Art. 2. — Il sera procédé, dans les formes prescrites par les lois et règlements, aux études et à l'instruction des projets relatifs aux travaux spécifiés par l'article 1er, sur la base des tableaux de classement nos 1 à 4 adoptés par le Conseil général des Ponts et Chaussées dans sa délibération du 20 octobre 1879.

Art. 3. — L'exécution de ces travaux aura lieu successivement, en tenant compte de l'importance des intérêts à desservir et de l'état des routes à améliorer.

Il sera pourvu aux dépenses au moyen des ressources inscrites au budget de chaque exercice.

. . . .

(N° 582)

[2 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Nyons à Pierrelatte, sur la ligne de Lyon à Marseille, par Valréas.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte, sur la ligne de Lyon à Marseille, et passant par ou près Valréas et Saint-Paul Trois-Châteaux.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte :

1° De l'offre faite par le conseil général de la Drôme, dans sa délibération du 21 août 1880, de payer à l'État une subvention de 10 000 francs par kilomètre pour l'établissement de la ligne entière désignée à l'article 1er et, en outre, une subvention égale à la moitié de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de la partie de ladite ligne située sur le territoire de ce département ;

2° De l'offre faite par le conseil général de Vaucluse, dans sa délibération du 24 août 1880, de payer à l'État une subvention égale à la moitié de la dépense d'acquisition des terrains néces-

saires à l'exécution de la partie de la même ligne située sur le territoire de ce département.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 583)

[4 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Draguignan à Cagnes, comprise entre Draguignan et Grasse.

Art 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la première section du chemin de fer de Draguignan à Cagnes, comprise entre Draguignan et Grasse et passant par ou près Callas.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Var, dans sa délibération du 24 août 1880, de payer à l'État une subvention de 400 000 francs pour l'établissement d'une ligne de Draguignan à Cagnes, par Grasse.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général

des Alpes-Maritimes, dans sa délibération du 21 août 1880, de payer à l'État, pour l'établissement de la même ligne, une subvention de 13 500 francs par kilomètre, et, en outre, une subvention égale au quart de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à cet établissement sur le territoire dudit département.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits mis chaque année à la disposition du Ministre des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 584)

[4 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique le prolongement de la route nationale n° 134 bis, *jusqu'à la frontière d'Espagne.*

Art. 1er. — La route nationale n° 134 *bis*, de Pau aux Eaux-Bonnes (Basses-Pyrénées), sera prolongée jusqu'à la frontière d'Espagne, en empruntant la route départementale n° 18, des Eaux-Chaudes à Gabas, et le chemin vicinal n° 104, de Gabas au col de Pourtalet, dont les longueurs sont ensemble de 22 kilomètres.

La route ainsi prolongée prendra la dénomination de *Route nationale n°* 134 bis, de Pau en Espagne par le col de Pourtalet.

Les travaux de construction de la lacune existant sur le chemin

vicinal n° 104 entre le col de Peyrelue et le col de Pourtalet sont déclarés d'utilité publique.

La dépense à la charge de l'État, évaluée à 147 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des routes nationales.

. . . .

et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 588)

[9 juin 1882.]

Reconstruction du pont suspendu sur la Siagne (Alpes-Maritimes).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction du pont suspendu établi sur la Siagne pour le passage de la route nationale n° 97, de Toulon à Antibes (Alpes-Maritimes), conformément aux dispositions du projet portant la date des 30 décembre 1881-6 janvier 1882.

2° La dépense, évaluée à 117 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 589)

[9 juin 1882.]

Reconstruction du pont Ysoir, sur la Sarthe, au Mans (Sarthe).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction du pont Ysoir, sur a Sarthe, au Mans (Sarthe), pour le passage de la route nationale N° 157, conformément aux dispositions du projet portant la date des 6-26 avril 1881.

2° La dépense à la charge du Trésor, montant à 180 000 francs, sera imputée moitié sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des ponts, moitié sur les fonds du même budget affectés à l'amélioration des rivières.

(N° 590)

[9 juin 1882.]

Extension des gares de triage et installation d'ateliers à Dijon-Triage-Perrigny (Côte-d'Or).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'extension des gares de triage et l'installation d'ateliers de petit entretien à Dijon-Triage-Perrigny, ligne de Paris à Lyon (Côte-d'Or), conformément au plan dressé, le 4 juillet 1881, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 591)

[9 juin 1882.]

Rachat du pont à péage de Tonnay-Charente (Charente-Inférieure).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique le rachat du pont à péage de Tonnay-Charente, sur la Charente, route nationale n° 137 (Charente-Inférieure).

2° Il sera procédé à cette opération par les soins de l'État et la dépense sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour le rachat des ponts à péage dépendant des routes nationales.

(N° 592)

[20 juin 1882.]

Rectification de la route départementale n° 9 (Seine-et-Oise).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 9, de Corbeil à Lieusaint, dans la côte de Saint-Germain lez Corbeil (Seine-et-Oise), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges, modifiées en bleu, sur le plan annexé au présent décret.

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 593)

[26 juin 1882.]

Construction de la route départementale de la Seine n° 40 de Montreuil à Pantin.

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la route départementale de la Seine n° 40, de Montreuil à Pantin, par les Lilas, travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée successivement par une ligne rouge pleine sur le plan annexé au présent décret.

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les

travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 594)

[31 juillet 1882.]

Décret qui ouvre, sur l'exercice 1882, *un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par des communes pour l'exécution de divers travaux publics.*

Le Président de la République française,

Vu les déclarations (nos 630, 1020 et 1795) des receveurs des finances des arrondissements de Montreuil-sur-Mer, Bayeux et Boulogne-sur-Mer, constatant qu'il a été versé au Trésor les 11 et 24 mars 1882, par les intéressés ci-dessous désignés, à titre de fonds de concours pour travaux publics, une somme totale de 5 183f,10 savoir :

Versement de la commune d'Étaples.	333f,33
Versement de la commune de Grandcamp.	2 700 00
Versement de la ville de Boulogne-sur-Mer.	2 149 77
ENSEMBLE.	5 183f,10

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 26 juillet 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur le budget ordinaire de l'exercice 1881, première section, chapitre XIX (*Ports maritimes, phares et fanaux. — Travaux ordinaires*), un crédit additionnel de 5 183f,10, applicable dans la proportion suivante aux entreprises ci-après désignées, savoir :

Calvados.	— Construction d'épis et réfection de cales de défense à Grandcamp.	2,700f,00
Pas-de-Calais. . . .	Prolongement du quai d'Étaples. .	333 33
	Entretien du boulevard Daunou à Boulogne-sur-Mer.	2,149 77
	TOTAL.	5,183 10

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des sommes versées, à titre de fonds de concours, par les communes d'Étaples et de Grandcamp et par la ville de Boulogne-sur-Mer.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 595)

[6 août 1881.]

Cours d'eau.— Dommages à une usine. — Canalisation de la Meuse. — Indemnité. — Vente nationale. — Nécessité ou inutilité d'expertise préalable. — Dommages directs et matériels, permanents ou temporaires.—(Sieurs Piette et consorts.)— *Un conseil de préfecture a pu rejeter — sans expertise préalable — la demande d'indemnité par un propriétaire d'usine et fondée sur ce que la publicité donnée aux études et aux projets d'un barrage adoptés par l'Administration aurait eu pour effet d'empêcher la location de l'usine à raison de la diminution de force motrice dont elle se trouvait menacée. — Ce fait ne constitue pas un dommage matériel de nature à ouvrir le droit à indemnité. — (L'usine n'avait pu être louée depuis 1868 (*). — Le conseil de préfecture a pu décider également, sans renvoyer l'examen de la question à des experts, que le canal d'amenée d'une usine fait partie du domaine public, alors que ni l'acte de vente nationale, ni le procès-verbal de consistance et d'estimation ne le mentionnent parmi les dépendances comprises avec le moulin dans ladite vente, et que, d'après les plans produits, ce canal ne constitue pas une dérivation établie de main d'homme, mais bien une portion du lit même du fleuve (**).— Décidé au contraire, qu'il y avait lieu de faire apprécier par des experts non seulement la nature et l'importance des dommages permanents résultant pour le moulin de l'établissement du barrage, mais aussi la question de savoir si une indemnité était due par l'État pour dommages temporaires subis pendant la période de construction, et, qu'en outre, il y aurait lieu de tenir compte des réductions successives que la force motrice concédée aurait subies par suite de l'exécution de divers autres travaux entrepris par l'État, tant en amont qu'en aval du moulin (***).*

(*-**-***) Cette dérogation exceptionnelle à la nécessité de l'expertise en matière de dommages résultant des travaux publics a déjà été admise par le Conseil d'État en diverses circonstances, et les motifs qui peuvent la légitimer ont

A l'égard de certains travaux exécutés, non pour le compte de l'État, mais pour le compte d'une ville, décidé que l'État n'en était pas responsable. L'expertise ne pouvait donc porter sur le chef de demande relatif à ces travaux, la demande n'étant dirigée que contre l'État.

Vu la requête... pour les consorts Piette... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 27 juin 1879 par lequel le conseil de préfecture des Ardennes, en même temps qu'il ordonnait une expertise sur le surplus de la demande d'indemnité dirigée par les consorts Piette contre l'État, en raison des dommages résultant pour leur usine de la construction du barrage éclusé dit de la Folie, a rejeté *de plano* et sans en déférer l'examen aux experts, trois des chefs de ladite demande;

été plusieurs fois exposés dans ce recueil. — Voir notamment les conclusions de M. de Belbeuf, 4 février 1869, Lacrouts, *Ann.* 1869, p. 1259; — les notes sous les arrêts Hubie, 5 mai 1859, *Ann.* 1860, p. 1; — Schirmann, 25 juillet 1875, *Ann.* 1875, p. 868; — 26 novembre 1857, Girard, *Ann.* 1858, p. 207; — 10 mars 1869, Vincent et Lartigue, *Ann.* 1869, p. 20 et 22; — 5 août 1869, Nathan, *Ann.* 1870, p. 1048; — 25 juin 1868, Audouin, *Ann.* 1869, p. 606.

— Mais, malgré les inductions qu'on peut tirer, directement ou par analogie, des notes et arrêts précités, on ne trouve pas dans la jurisprudence une règle invariable sur cette matière, qui reste subordonnée aux appréciations dont chaque affaire est susceptible en ce qui touche soit la non-existence manifeste du dommage et du droit à indemnité, soit la consistance de la propriété. De nombreux arrêts ont déclaré l'expertise indispensable dans des cas où sa nécessité était sérieusement contestée par l'une des parties en cause. — Rapp., 19 avril 1859, Rieux, *Ann.* 1859, p. 60; — 30 juin 1859, Philippe, *Ann.* 1860, p. 56; — 10 mars 1864, de Meynard, *Ann.* 1864, p. 368; — 9 août 1855, Mouret, *Ann.* 1856, p. 75; — 5 janvier 1860, Turban, *Ann.* 1860, p. 441; — 22 mars 1860, Rethoré, *Ann.* 1860, p. 594; — 7 mars 1861, Vallois, *Ann.* 1861, p. 354; — 26 février 1863, Battault, *Ann.* 1863, p. 369; — 10 février 1869, Giron, *Ann.* 1869, p. 429; — 28 avril 1876, Regnier, *Ann.* 1878, p. 78; — 11 juillet 1879, Barthélemy, *Ann.* 1880, p. 1334 et arrêts cités.

Voici, au surplus, comment s'exprime M. Aucoc sur ce point : « Toutefois, le Conseil admet que dans le cas où, prenant pour avérés les faits avancés par le réclamant, il en résulte clairement que le dommage n'est pas de nature à donner droit à une indemnité, le conseil de préfecture peut se dispenser de faire procéder à l'expertise. En effet, dans un cas semblable, les frais d'expertise seraient frustratoires. Mais cette exception à la règle ne saurait être étendue. » — Conférences, t. II, 2e édition, p. 424.

« Pour que l'expertise cesse d'être obligatoire, dit M. Christophle (t. II, p. 555), il faut qu'aucun doute ne puisse s'élever sur le caractère des dommages, d'après les indications du demandeur lui-même, et qu'il soit absolument certain que le dommage n'est ni direct ni matériel. » — Voir aussi dans le même auteur la réfutation des objections soulevées contre la nécessité de l'expertise en matière de dommages causés aux usines, et un arrêt du 12 février 1857, Bullot, *Ann.* 1857, p. 344.

(*Extrait du Recueil des arrêts du Conseil d'État.*)

Ce faisant, attendu, en ce qui touche le dommage résultant de la submersion du canal d'amenée, que ledit canal, construit de main d'homme, constitue une dépendance de l'usine et a été compris dans la vente nationale du 6 germinal an II; attendu, en ce qui touche les dommages temporaires, que les requérants soutenaient que la publicité donnée au projet de barrage actuellement exécuté a, depuis 1868, empêché la location du moulin, et que, depuis 1872, l'État, s'appropriantl esdits projets, est devenu responsable du défaut de location du moulin; que, dès lors, l'expertise était obligatoire sur ce point; attendu, enfin, en ce qui touche les réductions successives de la force motrice concédée, occasionnées par l'exécution de divers travaux tant en amont qu'en aval, que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation par le motif que les travaux dont s'agit n'auraient point été exécutés directement par l'État, mais bien par des concessionnaires, responsables envers les tiers des dommages qui en pouvaient résulter; que l'Administration a tout au moins ordonné ou autorisé ces travaux; que, dès lors, les propriétaires lésés sont recevables à s'adresser directement à l'État pour obtenir réparation, alors surtout qu'il ne s'agit pas d'une indemnité particulière et distincte, mais d'un élément nécessaire d'appréciation et de calcul de l'indemnité afférente à la construction du barrage de la Folie: annuler l'arrêté précité quant aux chefs relatifs à la propriété du canal d'amenée, aux dommages temporaires et à la diminution de force motrice résultant des travaux en amont et en aval du moulin; dire et déclarer que l'expertise déjà ordonnée, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, s'étendra à ces trois chefs de dommages, et condamner l'Etat aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que le conseil de préfecture, à qui il appartenait d'interpréter l'acte de vente nationale du 6 germinal an II, a pu, sans recourir à une expertise, procéder à cette interprétation et décider que le canal d'amenée n'était pas la propriété des requérants; que, n'étant pas contesté que l'usine avait cessé de fonctionner à dater de 1868, il n'y avait lieu d'ordonner une expertise, puisque aucun préjudice réel n'était allégué, et que, d'autre part, le discrédit résultant pour une usine de la publicité donnée à des études des projets de travaux publics ne saurait, en aucun cas, constituer un dommage direct de nature à ouvrir un droit à indemnité; par le motif, enfin, en ce qui touche les dommages des travaux accessoires, que, d'une part, l'indemnité à allouer aux demandeurs doit être calculée d'après l'état du

moulin au moment où les travaux ont été exécutés; que, d'autre part, l'Administration n'a à répondre ni des travaux exécutés par la ville de Charleville à ses risques et périls, ni des travaux exécutés par des particuliers sur simple autorisation de voirie, les travaux de cette nature n'ayant pas le caractère de travaux publics, et leurs conséquences échappant par suite à la compétence administrative; et que, enfin, à supposer qu'une indemnité fût due par l'État de ce chef, cette indemnité tomberait sous le coup de la déchéance quinquennale, la réduction de force motrice alléguée remontant à plus de cinq ans; ensemble, le rapport des Ingénieurs en date des 29 février et 1er mars 1880, la lettre du Préfet des Ardennes du 3 mars 1880, et l'avis de la première section du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 6 avril 1880.

Vu le mémoire en réplique présenté pour les consorts Piette... par lequel les requérants déclarent persister dans leurs précédentes conclusions, tous droits et moyens des parties sur le fond demeurant d'ailleurs expressément réservés, par le motif que l'expertise en matière de dommages occasionnés par les travaux publics étant obligatoire du moment que les parties sont contraires en fait sur les causes et l'étendue du préjudice, le conseil de préfecture n'a pu, sans violer l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, rejeter *de plano* trois des chefs de réclamation des demandeurs.....;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

En ce qui touche le canal d'amenée :

Considérant, d'une part, que ni l'acte de vente nationale du 6 germinal an II, ni le procès-verbal de consistance et d'estimation, en date du 20 pluviôse de la même année, ne mentionnent le canal d'amenée au nombre des dépendances comprises avec le moulin de Charleville dans la vente faite à l'auteur des requérants et que, d'autre part, il résulte de l'instruction et des plans produits que ledit canal ne constitue pas une dérivation établie de main d'homme, mais bien une portion du lit même de la Meuse, dont le cours, en amont de l'usine, est partagé par une batte ou digue destinée à faire passer sous les roues du moulin une partie des eaux de la rivière; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que le canal d'amenée faisait partie du domaine public et a rejeté, sur ce point, les conclusions des consorts Piette sans en renvoyer l'examen aux experts;

En ce qui touche les dommages temporaires :

Considérant, d'une part, que, en admettant, comme les requérants le prétendent, que la publicité donnée aux études et aux

projets de barrage adoptés par l'Administration, en 1872, ait pu avoir pour effet d'empêcher la location du moulin de Charleville, ce fait ne constituerait pas un dommage matériel, de nature à ouvrir un droit à indemnité ;

Considérant, d'autre part, que les requérants soutiennent que, s'il est vrai que leur moulin n'avait pas été reloué depuis 1868, les travaux de construction du barrage n'en ont pas moins eu pour effet d'occasionner audit moulin des chômages et dommages temporaires pour lesquels une indemnité spéciale est due ;

Considérant que de ce qui précède il résulte que, si c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sans expertise la demande formée par les consorts Piette à l'effet d'obtenir une indemnité pour le préjudice que leur auraient causé, depuis 1872, les études et les projets de l'Administration, c'est à tort que ledit conseil de préfecture a refusé de renvoyer aux experts chargés de déterminer la nature et l'importance des dommages permanents résultant pour le moulin de Charleville de l'établissement du barrage de la Folie, l'examen de la question de savoir si une indemnité est due par l'État aux requérants pour dommages temporaires subis par le moulin pendant la période de construction du barrage ;

Sur les conclusions tendant à ce que, dans l'appréciation de l'indemnité due aux consorts Piette, il soit tenu compte des réductions que la force motrice primitivement concédée aurait subies par suite de l'exécution de divers travaux entrepris tant en amont qu'en aval du moulin :

Considérant que les requérants soutiennent que la force motrice qui a été aliénée par l'État, en même temps que le moulin, par l'acte de vente nationale du 6 germinal an II, s'est depuis lors trouvée réduite par des travaux exécutés à diverses époques, soit directement par l'Administration, soit par son ordre ou avec son autorisation, et que l'État doit les indemniser de ces réductions successives en même temps que de celle qui a pu résulter de la construction du barrage ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que des travaux ont été en effet exécutés en rivière, par l'Administration, pour améliorer la navigation de la Meuse, mais que les travaux relatifs au pont suspendu, au port du petit bois et au port de Charleville n'ont pas été exécutés pour le compte de l'État, qui, dès lors, ne saurait être rendu responsable des dommages qu'auraient occasionnés lesdits travaux ;

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de

maintenir l'arrêté attaqué en ce qui concerne la diminution de force motrice qui serait due à l'établissement du pont suspendu, du port du petit bois et du port de Charleville, mais qu'il y a lieu de charger les experts de rechercher si les travaux en rivière entrepris par l'État ont pu avoir pour résultat de diminuer la force motrice du moulin de Charleville, tous droits et moyens des parties, quant au fond, demeurant d'ailleurs réservés... (L'expertise ordonnée par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture des Ardennes du 27 juin 1879 portera, en outre des points énumérés dans ledit arrêté, sur les questions suivantes : 1° rechercher si les travaux de construction du barrage de la Folie ont occasionné au moulin de Charleville des dommages temporaires en raison desquels une indemnité spéciale soit due par l'État, et, en cas d'affirmative, évaluer ladite indemnité; 2° rechercher quelle influence ont pu avoir sur la consistance du moulin de Charleville les travaux exécutés par l'État pour l'amélioration du régime de la Meuse, et, s'il y a lieu, évaluer la perte de force motrice occasionnée par ces travaux. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Un sixième des dépens mis à la charge de l'État.)

(N° 596)

[6 août 1881.]

Travaux publics. — Compétence. — Cahier des charges de 1866. — Demande de résiliation pour cause d'augmentation du sixième : rejet par le Ministre. — Recours direct au Conseil d'État non recevable. — Compétence du conseil de préfecture. — (La fin de non recevoir n'était pas opposée par le Ministre.) — (Sieur Perrot.)

Vu la requête... pour le sieur Perrot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision du 18 avril 1879, par laquelle le Ministre des Travaux Publics a refusé de lui accorder la résiliation de son entreprise;

Ce faisant, attendu, en la forme, que ladite décision n'est pas motivée, contrairement à l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 : et, au fond, qu'il s'est produit, depuis l'adjudication, une augmentation des prix supérieure à un sixième; que, dès lors, la résiliation devait être prononcée, aux termes de l'article 38 du cahier des clauses et conditions générales de 1866; annuler la décision

attaquée; prononcer la résiliation de l'entreprise; dire que les sommes qui pourraient être dues au sieur Perrot porteront intérêt à son profit du jour de la requête présentée au Ministre, ou tout au moins du jour du présent recours; subsidiairement ordonner une expertise; condamner enfin l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi par les motifs que l'augmentation qui s'est produite est inférieure au sixième des estimations du projet; que, d'ailleurs, la décision attaquée est suffisamment motivée;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de prononcer sur les difficultés qui s'élèvent entre les entrepreneurs de travaux publics et l'Administration concernant l'exécution des clauses de leurs marchés; que, dès lors, le sieur Perrot n'est pas recevable à se pourvoir directement devant le Conseil d'État contre l'arrêté par lequel le Ministre des Travaux Publics a refusé de lui accorder la résiliation de son entreprise... (Rejet.)

(N° 597)

[6 août 1881.]

Travaux publics. — Algérie. — Résiliation. — Reprise du matériel. — Frais de garde, d'entretien et de magasinage. — Indemnité. — Renvoi devant l'Administration. — Cahier des charges de 1866 (art. 34 et 43). — [Sieur Dessoliers (*).] — *Matériel. — Appréciation, à la suite d'une expertise ordonnée par le Conseil d'État, de la valeur et de l'importance du matériel nécessaire à l'achèvement de l'entreprise et existant sur les chantiers au moment où a été ordonnée la suspension indéfinie des travaux. — L'État est condamné à reprendre tous les objets qui, d'après la nature des ouvrages restant à terminer et les modifications apportées par les ingénieurs au projet primitif, auraient été, sans la résiliation, utilisés par l'entrepreneur pour l'achèvement des travaux (art. 34 et 43). — Frais de garde et d'entretien du matériel dus par l'État pour la partie du*

(*) Suite de l'arrêt du 21 mai 1875 (Dessoliers), *Ann*, 1877, p. 767.

matériel qui devait être reprise. — Refus, par le conseil de préfecture, de statuer sur ce point à raison de l'insuffisance des justifications produites. — Renvoi devant l'Administration et, en cas de désaccord, devant le Conseil de préfecture pour appréciation. — Intérêts dus pour plus d'une année.

Vu a requête... pour le sieur Dessoliers... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 6 mars 1879, par lequel le conseil de préfecture d'Alger a déterminé la partie du matériel affecté à l'exécution de son entreprise, que l'État était tenu de reprendre, en exécution d'une décision du Conseil d'État en date du 21 mai 1875, a fixé à 198 727f,85 la somme due de ce chef au requérant, avec intérêts au taux de l'Algérie, à partir du 4 juillet 1873, et intérêts des intérêts à partir du 20 août 1878, et a sursis à statuer sur la fixation des frais de garde, d'entretien et de magasinage incombant à l'État en vertu de la même décision;

Ce faisant, attendu que, d'après la décision du Conseil d'État, l'État devait reprendre le matériel existant sur les chantiers qui eût été nécessaire pour l'achèvement des travaux du port de Tenès; que, par ces expressions, il faut évidemment entendre tous les travaux que l'entrepreneur, au moment où la suspension absolue en a été ordonnée, avait encore à exécuter, soit en vertu du devis de l'entreprise, soit en vertu des ordres donnés en cours d'exécution; que le conseil de préfecture n'a tenu compte que des travaux prévus au projet primitif, et a, par suite, limité à tort la reprise du matériel à une partie des objets figurant sur l'état dressé par les experts; dire que la reprise doit être étendue à la totalité du matériel porté audit état, et qui ne représente, d'ailleurs, que la partie encore nécessaire du matériel primitif de l'entreprise; porter, en conséquence, à 366 936f,99 la somme due par l'État de ce chef; allouer, en outre, au requérant, les frais de garde, d'entretien et de magasinage d'après la note de ses dépenses remise par lui au conseil de préfecture, en mettant à la charge de l'État 83 p. 100 de la somme de 39 608f,45 montant de cette note, arrêtée au 15 décembre 1878, le tout avec intérêts des intérêts et dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs, d'une part, qu'eu égard à l'état d'avancement des travaux, les objets dont la reprise a été ordonnée par le conseil de préfecture comprenaient tout le matériel nécessaire; d'autre part que, en ce qui concerne les frais d'entretien et de magasinage du matériel, le conseil de pré-

fecture n'a fait que réserver la question jusqu'à ce que le requérant eût produit des justifications qui faisaient défaut; vu ensemble les rapports des Ingénieurs et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées;

Vu la décision du Conseil d'État du 21 mai 1875;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

En ce qui concerne la reprise du matériel:

Considérant que, pour déterminer la partie du matériel de l'entreprise du sieur Dessoliers à reprendre par l'État en exécution de la décision ci-dessus visée du Conseil d'État du 21 mai 1875, le conseil de préfecture a défini les travaux restant à exécuter au moment de la suspension, en tenant compte seulement du devis de l'entreprise et non des modifications prescrites en cours d'exécution;

Mais considérant que si, par la décision dont s'agit, le Conseil d'État a rejeté les conclusions du sieur Dessoliers tendant à faire décider que, pour l'indemniser des modifications apportées au projet, l'État serait tenu de reprendre le matériel non utilisable créé à raison de ces modifications, il a en même temps reconnu que le requérant avait droit, par application de l'article 43 des clauses et conditions générales ci-dessus visées, à la reprise du matériel qui eût été nécessaire pour l'achèvement des travaux dont il était chargé; que pour déterminer la nature et l'importance de ce matériel, il faut rechercher quels étaient, au moment où la suspension en a été ordonnée, les travaux que le sieur Dessoliers avait encore à exécuter en tenant compte non seulement du devis de son entreprise, comme l'a fait le conseil de préfecture, mais des changements apportés au projet;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les experts ont fait une exacte appréciation, tant des travaux ainsi définis que de la nature et de l'importance du matériel qui eût été nécessaire au sieur Dessoliers pour les achever; que, dans ces circonstances, il y a lieu de condamner l'État à reprendre le matériel porté au tableau annexé au rapport des experts, et dont la valeur est fixée par ledit rapport à 366 926f,99;

En ce qui concerne les frais de garde, d'entretien et de magasinage:

Considérant que la décision ci-dessus rappelée du 21 mai 1875 a mis à la charge de l'État les frais de cette nature que le sieur

Dessoliers justifierait avoir faits pour la partie du matériel qui devait être reprise; que le sieur Dessoliers a présenté au conseil de préfecture un état des dépenses afférentes à l'ensemble de son matériel, arrêté, à la date du 15 décembre 1878, à la somme de 39 608f,45, et a demandé que cette somme fût répartie dans la proportion de 83 p. 100 à la charge de l'État et 17 p. 100 à la charge de l'entreprise; que, si le conseil de préfecture estimait que cet état n'était pas accompagné de justifications suffisantes, c'est à tort qu'au lieu d'ordonner telle vérification que de droit, il a décidé qu'il n'y avait lieu, en l'état, de statuer sur la répartition des frais de garde, d'entretien et de magasinage, et qu'il convient, dans ces circonstances, de renvoyer le sieur Dessoliers devant l'Administration et, à défaut d'accord, devant le conseil de préfecture, pour faire fixer la somme due par l'État à titre de remboursement des frais de garde, d'entretien et de magasinage faits pour le matériel qu'il est tenu de reprendre en vertu de la présente décision;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture, a alloué au sieur Dessoliers, conformément à ses demandes, les intérêts à partir du 4 juillet 1873, et les intérêts des intérêts à partir du 20 août 1878; que le requérant a demandé les intérêts des intérêts devant le Conseil d'État le 10 juillet 1879, moins d'un an après la demande précédente; qu'ainsi, cette demande doit être rejetée par application de l'article 1154 du Code civil; mais que le sieur Dessoliers l'a renouvelée le 29 octobre 1880; que, par application de l'article précité, il y a lieu de lui allouer de nouveau, à partir de cette date, les intérêts des intérêts... (L'État reprendra au sieur Dessoliers le matériel porté au tableau annexé au rapport des experts et dont la valeur est fixée, conformément audit rapport, à 366 926f,99 Les intérêts échus au 29 octobre 1880 seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir de cette date. Le sieur Dessoliers est renvoyé devant l'Administration et, à défaut d'accord, devant le conseil de préfecture d'Alger, pour faire fixer la somme due par l'État à titre de remboursement des frais de garde, d'entretien et de magasinage faits pour le matériel qu'il est tenu de reprendre en vertu de la présente décision. Les frais d'expertise et les dépens seront supportés par l'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 598)

[6 août 1881.]

Travaux publics. — Décompte. — Expertise ordonnée : nouveau décompte accepté. — (Sieur Ferré.) — *Un entrepreneur qui, à la suite d'un arrêté ordonnant une expertise, a accepté sans réserves un nouveau décompte définitif dressé en vue de donner satisfaction à ses réclamations contre le premier décompte, n'est plus recevable à demander qu'il soit procédé à l'expertise.*

Vu la requête pour le sieur Ferré..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées du 5 décembre 1877, qui a rejeté sa demande tendant à ce qu'il fût procédé à l'expertise ordonnée par un précédent arrêté du 14 avril 1865;

Ce faisant, attendu qu'un arrêté du 14 avril 1865 avait ordonné une expertise sur les réclamations élevées par le requérant au sujet de la classification des déblais résultant du décompte, à lui présenté à cette époque, attendu que cette expertise n'a pas eu lieu par suite des projets de transaction formés par les parties; que, sur la présentation du décompte définitif de son entreprise en 1866, le requérant a formé de nouvelles réclamations qui ont été renvoyées à expertise; que si le décompte rectifié présenté à l'entrepreneur le 9 avril 1867 et signé par lui faisait droit à ses dernières réclamations et rendait sans objet la seconde expertise ordonnée, il ne donnait pas satisfaction aux demandes antérieures de l'entrepreneur; qu'ainsi le requérant est fondé à demander que l'expertise ordonnée par l'arrêté du 14 avril 1865 suive son cours; lui adjuger ses conclusions de première instance et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics..., tendant au rejet de la requête par le motif que le décompte de 1867 accepté par l'entrepreneur comprenait un remaniement complet de la classification des déblais par lui contestée; que la présentation de ce décompte constituait de la part de l'Administration un ensemble de propositions nouvelles et qu'en les acceptant, l'entrepreneur renonçait nécessairement à poursuivre ses réclamations au sujet des propositions précédentes; que l'expertise sur des chiffres abandonnés par l'Administration est ainsi devenue sans objet;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que l'expertise ordonnée par l'arrêté du conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées du 14 avril 1865 devait avoir pour objet les réclamations élevées par le sieur Ferré sur la classification des déblais entre les piquets 155 et 162, 130 et 135, telle qu'elle résultait du décompte partiel présenté à cette époque à l'entrepreneur;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'avant qu'il ait été procédé à l'expertise et en vue de tenir compte des réclamations de l'entrepreneur il a été dressé, à la date du 9 avril 1867, un décompte définitif dans lequel ces mêmes déblais étaient compris dans une classification générale établie sur des bases différentes; que ce décompte a été accepté sans réserves par l'entrepreneur;

Considérant que cette acceptation a eu pour effet de rendre sans objet les contestations par lui engagées relativement à la classification abandonnée, ainsi que l'expertise ordonnée à ce sujet; qu'il suit de là que le sieur Ferré n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a rejeté sa demande tendant à ce qu'il soit procédé à ladite expertise... (Rejet).

(N° 599)

[6 août 1881.]

Travaux publics.— Dommage.— (Compagnie des Chemins de fer de l'Est contre sieurs Renson, Thiry-Borgnet et autres.)—*Propriétaire prétendant que les corrosions produites, sur la rive gauche d'un fleuve, par la construction d'un talus perreyé sur la rive opposée, destiné à l'établissement d'un chemin de fer, nuisent ou menacent de nuire à son terrain. — Rejet : pas de dommage direct et matériel, de nature à ouvrir un droit à indemnité. — Ces corrosions, dont le progrès a d'ailleurs été arrêté par des travaux ultérieurs, n'ont atteint que les berges du fleuve dépendant du domaine public.*

Vu la requête..., pour la compagnie du chemin de fer de l'Est..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture des Ardennes du 12 mars 1879, qui a condamné la compagnie requérante à payer aux sieurs Renson et autres une somme de 1 050 francs comme indemnité du préjudice causé à leurs propriétés situées sur la rive droite de la Meuse par l'action des eaux, à la suite de la construction, sur la rive gauche de ladite

rivière, d'un talus perreyé destiné à l'établissement de la ligne de chemin de fer de Charleville à Givet;

Ce faisant, attendu que les corrosions constatées par les experts sur les berges de la rive droite de la Meuse n'ont pas pour cause les travaux du chemin de fer, mais le relèvement du plan d'eau par suite des travaux exécutés par le service de la navigation; qu'en admettant même que la construction d'un talus perreyé sur la rive gauche ait eu pour conséquence d'aggraver ces corrosions, elles ne se sont produites que sur la berge, dépendance du domaine public, et n'ont pas atteint les propriétés des requérants; décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle et condamner les sieurs Renson et autres aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Renson et consorts..., tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que le rétrécissement du lit de la rivière a eu pour effet de rejeter les eaux sur la rive droite et de déterminer les corrosions constatées par les experts; qu'en admettant que ces corrosions n'aient encore atteint que les berges dépendant du domaine public, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué aux réclamants une indemnité pour les travaux de défense qui sont devenus nécessaires;

Vu les observations en réplique présentées pour les sieurs Renson et consorts..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil maintenir l'arrêté attaqué en ce qui concerne l'attribution des frais d'expertise; attendu que si le dommage dont se plaignaient les réclamants a cessé d'exister par une cause étrangère à la compagnie, celle-ci n'en était pas moins responsable et doit payer les frais de l'instance à laquelle elle a donné lieu par sa faute;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'en admettant que les travaux à exécuter par la compagnie requérante, sur la rive gauche de la Meuse, aient déterminé les corrosions qui se sont produites sur la rive droite, il résulte de l'instruction que ces corrosions, dont le progrès a, d'ailleurs, été arrêté par des travaux ultérieurement accomplis par le service de la navigation, n'ont atteint que les berges de la Meuse dépendant du domaine public et n'ont pas endommagé la propriété des sieurs Renson et autres; que, dans ces circonstances, lesdits propriétaires n'ont, à aucune époque, subi un dommage direct et matériel qui soit de nature à leur donner droit à une indemnité; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a prononcé contre la compagnie de l'Est une condamnation principale

et a mis les dépens à la charge de ladite compagnie... (Arrêté annulé. Sieurs Renson et autres condamnés aux frais d'expertise et aux dépens.)

(N° 600)

[6 août 1881.]

Voirie (Grande). — Canal. — Échouement d'un navire. — Force majeure. — Indemnité. — Compétence. — Contravention. — Renvoi des fins du procès-verbal. — (Sieur Rochard-Lebreton.) — *Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître d'une action en responsabilité dirigée contre l'État à raison de la perte d'un bateau, qui aurait été causée par la faute des agents des Ponts et Chaussées, lesquels n'auraient pas interdit le passage de ce bateau se trouvant avoir un trop fort tirant d'eau, par suite de l'abaissement du plan d'eau du canal ordonné par l'Administration en vue de travaux qu'elle faisait exécuter. — Ce genre de dommage ne se rattache pas à l'exécution d'un travail public* (*). *Contravention.— Lorsqu'il résulte de l'instruction qu'un bateau échoué dans un canal n'avait pas un tirant d'eau supérieur au maximum réglementaire et que son échouage est le résultat de la force majeure* (*pierre jetée au fond du canal*), *le propriétaire doit être non seulement renvoyé des fins du procès-verbal, mais encore déchargé des frais de sauvetage du bateau* (**).

Vu la requête... pour le sieur Rochard-Lebreton..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler — un arrêté du 18 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure a rejeté sa demande d'une indemnité de 3 000 francs, en réparation du préjudice résultant de l'échouement dans le dix-septième bief du canal de Nantes à Brest, du bateau le Jean-Marie lui appartenant, et l'a condamné aux frais du procès-verbal et au remboursement d'une somme de 107f,50 avancée par l'Administration pour le sauvetage dudit bateau;

Ce faisant, attendu que, d'une part, le naufrage a été la conséquence d'un abaissement du plan d'eau du canal ordonné par l'Administration en vue des travaux qui s'exécutaient à Saint-Clair

---

(*) Voir 3 juin 1869, Pellerin, *Ann.* 1870, p. 998; — 19 juillet 1860, Lesage, *Ann.* 1860, p. 827.

(**) Voir analogue, 30 juin 1876, Gaudet frères, *Ann.* 1878, p. 706, et la note.

sur ledit canal; attendu que, d'autre part, c'est à tort que l'arrêté attaqué a admis l'Administration à se prévaloir des prescriptions du règlement en date du 29 janvier 1857 sur la police du canal, aux termes desquelles le maximum d'enfoncement des bateaux admis à circuler sur la section, considérée, du canal de Nantes à Brest était fixé à 1 mètre 15 centimètres, par le motif que lesdites prescriptions, à supposer qu'elles soient encore en vigueur, ne sont plus appliquées en fait, et que les agents des Ponts et Chaussées, sachant que le Jean-Marie avait un tirant d'eau de 1 mètre 36 centimètres ne l'ont pas arrêté au passage; condamner l'État à payer audit sieur Rochard-Lebreton la somme de 4 080 francs, représentant le montant de la perte qu'il a éprouvée, avec les intérêts du jour de la demande; subsidiairement, l'admettre à faire la preuve des faits articulés, et, dans tous les cas, condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que, d'une part, il résulte des rapports de l'ingénieur et des agents des Ponts et Chaussées que, si le bateau le Jean-Marie eût conservé son tirant d'eau de $1^{m},36$, l'échouement ne se serait pas produit et que ledit bateau ne s'est perdu que parce qu'il était en mauvais état et faisait eau par ses coutures et que, d'autre part, si l'Administration n'arrête pas les bateaux calant plus de $1^{m},15$, elle ne garantit qu'à ceux-ci la libre circulation sur le canal; ensemble les rapports des ingénieurs et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 28 février 1880;

Vu le mémoire en réplique... par lequel le sieur Rochard-Lebreton déclare persister dans ses précédentes conclusions, par le motif que, aux termes d'un avis du mois d'octobre 1876, l'enfoncement réglementaire des bateaux a été porté à $1^{m},40$, et que des rapports mêmes invoqués par le Ministre il résulte que sur le lieu de l'accident le mouillage n'était pas suffisant, à la date du 29 août 1878, pour donner passage au bateau le Jean-Marie, et conclut en outre à l'allocation des intérêts des intérêts des sommes par lui réclamées;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

En ce qui touche la condamnation prononcée contre le sieur Rochard-Lebreton par l'arrêté attaqué:

Considérant, d'une part, qu'aux termes d'une décision préfectorale affichée au mois d'octobre 1876, le tirant d'eau réglementaire des bateaux naviguant dans le dix-septième bief du canal de

Nantes à Brest, fixé à $1^m,15$ par un règlement en dat du 29 janvier 1857, a été porté à $1^m,40$; que, par suite, étant établi que le tirant d'eau du bateau le Jean-Marie n'était que de $1^m,36$, le sieur Rochard-Lebreton ne saurait être considéré comme ayant contrevenu au règlement précité, et être condamné par ce motif soit au remboursement des dépenses avancées par l'Administration pour le sauvetage de son bateau, soit aux frais du procès-verbal dressé le 31 août 1878;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté par le Ministre des Travaux Publics que l'accident survenu au bateau du requérant doit être attribué à la pierre formant saillie au-dessus du plafond du canal ; que, dans ces circonstances, le sieur Rochard-Lebreton n'était pas responsable de l'obstacle apporté à la navigation par l'échouement de son bateau, et qu'en refusant de relever ledit bateau, il n'a pas contrevenu aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté du Conseil du 24 juin 1777 ;

En ce qui touche la demande en dommages-intérêts formée par le sieur Rochard-Lebreton :

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que le dommage subi par le bateau le Jean-Marie se rattache à l'exécution d'un travail public ; qu'ainsi ledit dommage n'était pas de ceux dont il appartient au conseil de préfecture de connaître, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure, au lieu de se déclarer incompétent a statué au fond sur la demande... (Arrêté annulé en tant qu'il a condamné le sieur Rochard-Lebreton au remboursement de la somme de $107^f,50$ avancée par l'Administration pour le sauvetage du bateau le Jean-Marie et aux frais du procès-verbal du 31 août 1878. Arrêté annulé pour incompétence en tant qu'il a statué sur la demande en dommages-intérêts formée par le sieur Rochard-Lebreton. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 601)

[11 novembre 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Dommage à une usine n'ayant pas d'existence légale. — Non-lieu à indemnité pour diminution de force

motrice (*) *et, par suite, inutilité d'une expertise pour en évaluer l'importance.* — (**) (Dame Veuve Folacci.)

Vu la requête présentée pour la dame veuve Folacci... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de la Corse du 1er avril 1879, qui a rejeté *de plano* la demande d'indemnité formée par les requérants, à raison du préjudice que leur aurait causé la dérivation des eaux de la Gravona, dont leur propriété est riveraine;

Ce faisant, attendu que la dérivation des eaux de la Gravona pour le service des fontaines publiques d'Ajaccio a privé les requérants d'un volume d'eau dont ils se servaient pour l'irrigation de leurs terres et la mise en mouvement de leur usine; que, pour écarter du calcul de l'indemnité renvoyée à l'appréciation des experts le préjudice causé par la suppression de force motrice le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que l'usine n'aurait pas eu d'existence légale; mais attendu que, si les requérants ne justifient d'aucune autorisation administrative, leur usine, établie en 1835 sur une rigole d'irrigation, hors du cours de la Gravona, sans barrage en lit de rivière et sans atteinte portée au régime des eaux, existe légalement en dehors de toute autorisation; qu'en tous cas, ce chef d'indemnité devait être renvoyé à l'expertise comme toutes les questions sur lesquelles les parties sont en désaccord dans les cas prévus par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être, après expertise sur le chef de demande relatif au moulin, statué ce qu'il appartiendra;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter la requête par les motifs qu'en l'absence d'une autorisation administrative, l'usine des requérants n'a pu avoir qu'une existence précaire, alors même qu'elle aurait été établie dans des conditions particulières qui ne permettraient pas à l'Administration d'en exiger la démolition; que l'expertise ordonnée dans cette situation eût été frustratoire puisque le droit à indemnité n'existe pas;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que d'après l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807, ci-dessus visée lorsque, pour l'exécution de travaux publics,

---

(*) Voir Proudhon, *Domaine public*, 3, p. 585; — de Passy, *Service hydraulique*, p. 33.

(**) Voir Aucoc, *Conférences*, 2, p. 124; — et la note, *suprà*, 6 août 1881, p. 1319.

il sera nécessaire de modifier le régime des moulins et autres usines, il sera d'abord examiné si l'établissement des moulins et usines est légal;

Considérant que les requérants reconnaissent qu'il n'est intervenu aucun acte de l'autorité compétente qui les ait autorisés à faire emploi d'une force motrice empruntée aux eaux de la Gravona; que, dès lors, aux termes de l'article 48 de la loi du 16 septembre précité, la suppression totale ou partielle, par suite de travaux publics, de la force motrice qui mettait en jeu leur moulin ne peut donner lieu à aucune indemnité; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Corse a refusé de faire porter l'expertise sur l'évaluation de l'indemnité par eux réclamée de ce chef..... (Rejet.)

(N° 602)

[11 novembre 1881.]

Traaaux publics communaux.— Décompte.— Machines élévatoires.— Ingénieur des Ponts et Chaussées.—Responsabilité.—(Commune de Pont-Saint-Esprit contre sieurs Thouvenot et Bergeron frères.)— *Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, autorisés par leurs supérieurs hiérarchiques, en vertu de l'article 13 du décret du 7 fructidor an XII, à se charger de la rédaction d'un projet et de la direction des travaux publics communaux, ne peuvent pas être déclarés responsables envers la commune de la non-réussite de leurs projets. — Ils ont agi dans les conditions ordinaires de leurs fonctions* (*). *Une ville qui — sans formuler aucune critique contre la manière dont un entrepreneur a exécuté le travail qui lui a été confié et qui a fait l'objet d'une réception définitive régulière — se borne à contester l'efficacité des ouvrages commandés, doit être condamnée à lui en payer le montant, sans qu'il y ait lieu de procéder à une expertise.*

Vu le recours... pour la commune de Pont-Saint-Esprit... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 janvier 1879, par lequel le conseil de préfecture du Gard a condamné la ville de Pont-Saint-Esprit à payer diverses sommes aux sieurs Bergeron frères, entrepreneurs de la construction des machines

(*) Voir 20 février 1880, Lebreton, *Ann.* 1881, p. 119.

destinées à élever les eaux du Rhône pour les distribuer dans la ville, et a rejeté la demande en responsabilité formée par la ville contre le sieur Thouvenot, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui avait conçu et dirigé les travaux ;

Ce faisant, attendu que, d'après le devis primitif, la dépense totale des ouvrages à exécuter devait s'élever seulement à la somme de 160 000 francs ; que néanmoins, les décomptes présentés à la ville ont atteint la somme de 173 836f,94 ; qu'aux termes du cahier des charges de l'entreprise, les machines à installer sur le Rhône devaient élever par minute un volume d'eau variant de 675 à 975 litres ; que les machines exécutées ne fournissent pas ce rendement ; que, sur les deux roues motrices qui font agir les pompes, une seule fonctionne lorsque le niveau du Rhône s'abaisse à 1m,40 au dessus de l'étiage ; et que les deux roues sont arrêtées quand le Rhône descend à 1m,02 ; que, dans ces circonstances, la ville était fondée à se refuser à payer à l'entrepreneur le solde de son décompte ; que l'entrepreneur et l'ingénieur doivent être déclarés responsables de la non-réussite du projet ; qu'en tous cas, le conseil de préfecture ne pouvait pas refuser à la ville d'ordonner l'expertise qu'elle demandait ; par ces motifs, dire que les machines établies par les sieurs Bergeron ne fonctionnent pas dans les conditions prévues au marché ; et condamner les sieurs Bergeron à y faire les modifications nécessaires ; subsidiairement, ordonner une expertise pour vérifier les appareils ; dire que la ville est libérée par les sommes qu'elle a déjà payées aux sieurs Bergeron ; ordonner la restitution des sommes qu'elle aurait payées en vertu de l'arrêté attaqué, avec les intérêts de droit ; condamner les sieurs Bergeron et le sieur Thouvenot aux dépens ;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Thouvenot... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs qu'il est non recevable à son égard ; qu'en effet, il n'a accepté de dresser les plans et de diriger les ouvrages décidés par la ville de Pont-Saint-Esprit qu'avec l'autorisation de ses supérieurs hiérarchiques et dans les conditions prévues par l'article 13 du décret du 7 fructidor an XII et du décret du 10 mars 1854, en vertu desquels les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent être chargés de la direction des travaux communaux entrepris dans un intérêt public, moyennant des honoraires fixés par lesdits décrets à 1 p. 100 du montant des travaux ; qu'ainsi, il a agi comme Ingénieur des Ponts et Chaussées et ne pouvait dès lors être soumis à aucune responsabilité pécuniaire ; qu'au fond, le pourvoi de la

ville n'est pas justifié ; que les augmentations de dépense n'ont pour cause que des modifications du projet régulièrement acceptées par la ville ou demandées par elle ; que le cahier des charges ne contenait aucune stipulation relative à un minimum d'eau à élever par minute ; qu'une telle stipulation n'aurait pu se concevoir avec un moteur aussi irrégulier que le courant du Rhône ; que le cahier des charges stipulait seulement un certain rendement en marche normale ; que les machines établies par les sieurs Bergeron, qui ont d'ailleurs été l'objet d'une réception définitive, fonctionnent dans les conditions prévues au marché ; qu'ainsi, la ville ne saurait se refuser à payer le solde de leur décompte ;

Vu les observations en défense présentées pour les sieurs Bergeron frères... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que leur marché était consenti non à forfait, mais sur série de prix ; qu'ainsi, la ville ne saurait leur refuser le payement des travaux qui leur ont été régulièrement ordonnés ; que l'entrepreneur ne saurait être responsable des vices du projet ; qu'aucune critique n'est élevée contre les ouvrages qu'ils ont exécutés et qui ont été reçus définitivement ; qu'ainsi, il n'y a pas lieu à l'application des articles 1792 et 2250 du Code civil ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les décrets des 7 fructidor an XII et 10 mai 1854 ;

En ce qui concerne les sieurs Bergeron frères :

Considérant que, si la ville de Pont-Saint-Esprit conteste l'efficacité des ouvrages qui ont été exécutés dans le but de lui assurer les avantages d'une distribution d'eau, elle ne formule aucune critique contre la manière dont les sieurs Bergeron frères ont accompli les travaux qui leur étaient confiés ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, sans recourir à une expertise, condamné la ville à payer aux entrepreneurs le montant des travaux exécutés par eux et dont la réception définitive avait été régulièrement prononcée ;

En ce qui concerne la responsabilité du sieur Thouvenot, ingénieur des ponts et chaussées :

Considérant que c'est en sa qualité d'ingénieur chargé du service hydraulique dans le département du Gard, et avec l'autorisation de ses supérieurs hiérarchiques, conformément à l'article 13 du décret du 7 fructidor an XII et du règlement du 10 mai 1854, que le sieur Thouvenot a accepté la mission de dresser les plans et de diriger l'exécution des ouvrages projetés par la ville de Pont-Saint-Esprit ; qu'ainsi, il a agi dans les conditions ordinaires de ses fonctions, et que, dès lors, aucune action en responsabilité ne

pouvait être dirigée contre lui par la ville de Pont-Saint-Esprit;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a alloué aux sieurs Bergeron frères les intérêts de la somme de 27 361f,65 à dater du 9 avril 1877 et les intérêts des intérêts de la même somme à dater du 9 avril 1878; qu'il leur a alloué en outre les intérêts de la somme de 7 817f,96 à dater du 2 janvier 1879; que les sieurs Bergeron frères ont demandé à nouveau les ntérêts des intérêts devant le Conseil d'État par leurs conclusions reconventionnelles du 19 novembre 1880; qu'ainsi, et par application de l'article 1154 du Code civil, les sieurs Bergeron frères ont droit à la capitalisation à eette date des intérêts des sommes qui leur étaient dues en vertu de l'arrêté attaqué... (Rejet avec intérêts des intérêts capitalisés au 19 novembre 1880. Ville de Pont-Saint-Esprit condamnée aux dépens.)

(N° 603)

[11 novembre 1881.

Travaux publics. — Dommages. — Travaux de chemin de fer. — Inondation aggravée. — (Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne contre sieur Saint-Pastous.) — *Dommages à venir. — Travaux préventifs. — Domaine public. — Conseil de préfecture. — Compétence. — Il n'appartient pas au conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison de dommages causés par l'établissement d'une voie ferrée, de condamner la compagnie soit au payement en argent, soit à l'exécution de travaux propres à prévenir de nouveaux dommages, alors que lesdits travaux devraient être effectués sur une dépendance du domaine public (dans l'espèce, aqueduc à construire sous un chemin vicinal* (*). *Procédure. — Extension de la demande primitive par des conclusions additionnelles visées dans l'arrêté attaqué : pas d'*ultra petita (1re *espèce*). *— Inondation. Dommages immobiliers et mobiliers aggravés par les travaux de chemins de fer. Indemnité due : évaluation (1re et 2e espèces).— Dommage. Indemnité allouée sur les fonds d'une souscription nationale. — Cette indemnité ne doit pas être déduite de celle mise à la charge de la compagnie dont les travaux ont augmenté le dommage. — La souscription nationale*

(*) Voir 16 février 1860, compagnie de Lyon, *Ann.* 1860. p. 516; — 24 janvier 1873, Gallet-Lepoivre, *Ann.* 1875, p. 91; — 16 juin 1876, Ollagnier, *Ann.* 1878, p. 654.

n'avait pour objet que la réparation des dommages naturels et non de ceux causés par le fait de la compagnie (2e espèce). Frais d'expertise mis en totalité à la charge de la compagnie, qui avait refusé toute indemnité : régularité (2e espèce). — Intérêts et intérêts des intérêts alloués dans les termes de la loi.

[1re ESPÈCE. — *Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne contre sieur Saint-Pastous.*]

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 1er septembre 1877, par lequel le conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées l'a condamnée à payer au sieur Dominique Saint-Pastous, propriétaire à Pujo, la somme de 1 230 francs pour réparation de dommages causés à sa propriété, et celle de 500 francs pour travaux à faire, afin de prévenir le retour de semblables dégâts, si mieux n'aimait la compagnie exécuter elle-même ces travaux;

Ce faisant, attendu que si, lors d'un débordement du ruisseau de la Poutge, survenu en janvier 1873, la propriété du sieur Saint-Pastous a été envahie par les eaux, cette inondation présente les caractères d'un fait de force majeure, dont les conséquences n'ont pas été aggravées par les travaux de la compagnie ; qu'ainsi la réparation du dommage ne pouvait être mise à la charge de celle-ci, et qu'en tout cas, l'évaluation du préjudice ne repose sur aucune base certaine et est exagérée ; que, d'autre part, le conseil de préfecture a excédé ses pouvoirs en mettant à la charge de la compagnie le prix des travaux à exécuter non sur la propriété du sieur Saint-Pastous, mais sur des dépendances du domaine public ; décharger la compagnie requérante de toutes les condamnations prononcées contre elle et condamner le sieur Saint-Pastous à lui restituer les sommes qu'il aurait indûment reçues, avec intérêt et dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Saint-Pastous... tendant : 1° au rejet du pourvoi avec dépens, attendu qu'avant la construction du chemin de fer, la propriété du sieur Saint-Pastous ne souffrait pas des inondations de la Poutge, et que, depuis l'établissement de la voie ferrée sur un remblai qui intercepte l'écoulement des eaux, les submersions se reproduisent chaque hiver ; 2° à l'allocation des intérêts de l'indemnité à lui allouée;

Vu... (Répliques relatives à la fin de non-recevoir. — V. l'arrêt);

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu l'article 1153 du Code civil ;

En ce qui concerne les dommages éprouvés par la propriété du sieur Saint-Pastous :

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture n'aurait pu, sans excéder ses pouvoirs, faire entrer en ligne de compte des dommages survenus postérieurement à la demande d'indemnité :

Considérant que, postérieurement à la requête qu'il avait présentée le 4 mars 1873, le sieur Saint-Pastous a pris des conclusions qui ont été visées par l'arrêté du 2 mars 1877; que ces conclusions avaient pour objet d'étendre la demande primitive à raison des faits constatés, à sa requête, par les procès-verbaux des 15 avril et 13 décembre 1874 ci-dessus visés et qui ont été soumis aux experts; qu'ainsi, en faisant entrer en ligne de compte les dommages constatés par les procès-verbaux dont s'agit, le conseil de préfecture a statué dans les limites de la demande ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'établissement de la voie ferrée en remblai et l'exhaussement du chemin vicinal de Pujo à Villenave, qui en a été la conséquence, ont eu pour effet de restreindre le champ d'écoulement des eaux aux abords de la propriété du sieur Saint-Pastous; mais que, si les effets des débordements de la Poutge, survenus en 1873 et 1874, ont été ainsi aggravés, les travaux de la compagnie des chemins de fer du Midi ne sauraient être considérés comme la seule cause du dommage éprouvé par le sieur Saint-Pastous, et qu'il sera fait une juste appréciation de la responsabilité incombant à ladite compagnie en fixant l'indemnité due par elle au sieur Saint-Pastous à la somme de 600 francs;

En ce qui concerne la disposition par laquelle le conseil de préfecture alloue au sieur Saint-Pastous une somme de 500 francs pour exécuter des travaux propres à prévenir de nouveaux dommages, si mieux n'aime la compagnie exécuter elle-même lesdits travaux;

Considérant que les travaux dont s'agit, définis par le rapport du tiers expert, auquel se réfère l'arrêté attaqué, consisteraient dans l'ouverture d'un aqueduc sous le chemin vicinal de Pujo à Villenave, c'est-à-dire sur une dépendance du domaine public; qu'il ne dépend ni du sieur Saint-Pastous ni de la compagnie des chemins de fer du Midi de les exécuter; qu'il suit de là que le conseil de préfecture n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, mettre à la charge de la compagnie requérante le payement ou l'exécution desdits travaux;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Saint-Pastous a demandé, le 16 novembre 1878, les intérêts de l'indemnité à lui allouée ; que, par application de l'article 1153 du Code civil, il y a eu lieu de décider qu'il a droit, à partir de ladite date, aux intérêts de la somme de 600 francs à laquelle la présente décision fixe l'indemnité à lui due par la compagnie des chemins de fer du Midi... (La compagnie des chemins de fer du Midi payera au sieur Saint-Pastous, à titre d'indemnité pour les dommages éprouvés par sa propriété en 1873 et 1874, la somme de 600 francs avec intérêts à partir du 16 novembre 1878. Arrêté annulé en tant qu'il a alloué au sieur Saint-Pastous une indemnité supérieure à celle qui est indiquée dans la disposition qui précède, et en ce qu'il a condamné la compagnie requérante au payement où à l'exécution de travaux destinés à propriétés, prévenir de nouveaux dommages. Dépens du pourvoi à la charge du sieur Saint-Pastous. Surplus des conclusions rejeté.]

[2e ESPÈCE. *Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne contre Ducastaing et autres.*]

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 21 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture du Gers l'a condamnée à payer aux sieurs Ducastaing et autres habitants de la commune de Tarsac, au nombre de cinquante-deux, une somme de 11 871f,78, pour dommages causés à leurs propriétés lors de l'inondation de l'Adour des 23 et 24 juin 1875, par suite des ouvrages de la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes ;

Ce faisant, attendu que l'inondation de l'Adour en 1875 a été plus désatreuse que les précédentes et notamment que celle de 1855 ; que les dommages qu'elle a causés dans la commune de Tarsac ont été le résultat d'un cas de force majeure et que d'après les constatations de l'expert de la compagnie et du tiers expert, ces dommages n'ont pas été aggravés par les ouvrages du chemin de fer, qui ont été construits selon les règles de l'art et de manière à permettre l'écoulement des plus grandes crues normales ; que, d'ailleurs, le pont du chemin de fer sur l'Adour a été construit par l'État, et que si la voie a été faite en remblai dans la traverse de la vallée, c'est afin de rendre possible l'exécution d'un passage sous rails prescrit par l'Administration supérieure, sur la demande de la commune de Tarsac ; subsidiairement, que l'arrêté attaqué, tout en adoptant en principe l'avis du tiers expert a substitué arbitrairement

et sans donner de motifs, à la proportion de 48 p. 100 fixée par lui comme représentant la part incombant à la compagnie dans la réparation des dommages, la proportion de 50 p. 100; qu'en tenant compte, d'après les constatations du tiers expert, du niveau atteint par les eaux dans le village de Tarsac lors des inondations de 1855 et 1875, la part des dommages imputables à la compagnie ne saurait dépasser 39 p. 100 de la totalité des dommages constatés ; que, de plus, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas déduit du chiffre des pertes subies les sommes payées aux habitants de Tarsac sur le montant de la souscription nationale; qu'enfin, les frais d'expertise et les dépens ont été mis en totalité à la charge de la compagnie requérante, bien qu'elle n'ait été condamnée à payer que la moitié de la somme réclamée par les auteurs de la réclamation devant le conseil de préfecture; que les experts ont reconnu qu'un sieur Daste, (Paulin), dit Borda, n'avait éprouvé aucun dommage; que, par suite, sa réclamation a été implicitement rejetée et qu'il aurait dû supporter un cinquante-deuxième des dépens; débouter les sieurs Ducastaing et autres de leur demande contre la compagnie et les condamner en tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise; subsidiairement décider que du montant des dommages à la réparation desquels la compagnie devrait participer devra être préalablement déduit le montant des allocations fournies aux réclamants sur le produit de la souscription nationale; fixer à 39 p. 100, très subsidiairement à 48 p. 100, la part contributive de la compagnie dans les dommages ainsi déterminés; en tous cas mettre un cinquante-deuxième de la masse des frais et dépens à la charge du sieur Daste (Paulin), dit Borda;

Vu... (Défense tendant au rejet avec dépens d'instance et d'appel, intérêts du jour de la demande et intérêts des intérêts, par les motifs que le talus du chemin de fer a fait obstacle au passage des eaux débordées, qu'il a été la cause de la rupture de la digue qui protégeait le villlage de Tarsac, qu'il a aggravé les effets de l'inondation dans ce village, et qu'en fixant à 50 p. 100 la part incombant à ladite compagnie dans la réparation des dommages, le conseil de préfecture a fait une évaluation équitable et justifiée);

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

Considérant que l'inondation de l'Adour a causé, le 24 juin 1875, dans la commune de Tarsac, des dommages qui ont été constatés par les experts et évalués par eux, d'un commun accord, à la somme de 23 744f,56; que, s'il est vrai que, même en l'absence

des travaux du chemin de fer, l'inondation aurait envahi le territoire de ladite commune, il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que, par suite de la direction et de l'établissement de la voie ferrée, construite en remblai dans la traverse de la vallée, et de l'insuffisance des débouchés destinés au passage des eaux, les effets de cette inondation ont été notablement aggravés; que, dès lors, la compagnie du Midi est tenue d'indemniser les propriétaires des terrains inondés dans la mesure de cette aggravation;

En ce qui concerne les dommages causés aux immeubles :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ouvrages du chemin de fer ont eu pour effet de surélever, dans la proportion d'un tiers environ, les eaux qui se seraient, dans tous les cas, répandues dans le village de Tarsac, et d'aggraver dans la même proportion les dommages qui ont été causés aux propriétés immobilières; que, par suite, il y a lieu de condamner la compagnie du Midi à payer aux réclamants le tiers desdits dommages;

En ce qui concerne les détériorations mobilières :

Considérant que, sans l'établissement du chemin de fer, la plupart des déteriorations mobilières qui ont été constatées se seraient également produites; et qu'en raison de la position ordinaire des meubles à une faible hauteur au-dessus du sol, la surélévation des eaux imputables à la compagnie n'a pu augmenter les dommages de plus d'un quart;

En ce qui concerne les pertes de récoltes :

Considérant que l'existence des travaux du chemin de fer n'a exercé aucune influence appréciable au point de vue des récoltes qui, dans tons les cas, auraient été perdues;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à faire déduire des sommes dues aux réclamants le montant des secours reçus par eux sur les fonds de la souscription nationale :

Considérant que la répartition de ces secours n'a eu aucunement pour but d'indemniser les réclamants des dommages dont la réparation était, en vertu des principes ci-dessus rappelés, à la charge de la compagnie du Midi; que, dès lors, ladite compagnie n'est pas fondée à se prévaloir de cette circonstance pour se refuser au payement des dommmages dont il s'agit;

En ce qui touche la demande formée par les sieurs Ducastaing et autres à fin d'intérêts et d'intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Ducastaing et autres ont demandé les intérêts le 21 juin 1878 par des conclusions présentées au conseil de préfecture, et visées dans l'arrêté attaqué; qu'ils y ont

droit à partir de ce jour; qu'ils ont demandé devant le Conseil d'État les intérêts des intérêts le 1er décembre 1879 et le 7 décembre 1880; qu'à chacune de ces dates il leur était dû, en vertu de la demande précédente, plus d'une année d'intérêts ; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu d'allouer aux sieurs Ducastaing et autres les intérêts à partir des 1er décembre 1889 et 7 décembre 1880, des sommes qui, à chacune de ces dates, pouvaient leur être dues à titre d'intérêts;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que la compagnie requérante ayant refusé toute indemnité, c'est avec raison que le conseil de préfecture a laissé à sa charge tous les frais d'expertise et de tierce expertise... (Compagnie condamnée à payer à chacun des réclamants le tiers des dommages causés par l'inondation à leurs propriétés immobilières et le quart des détoriorations causées à leurs meubles, tels que lesdits dommages et détériorations résultent des procès-verbaux de constat dressés par les premiers experts, avec intérêts du 21 juin 1878, capitalisés aux dates des 1er décembre 1879 et 7 décembre 1880. Surplus des conclusions de la compagnie et du recours incident rejeté. Dépens devant le Conseil d'État mis pour moitié à la charge de la compagnie et pour moitié à la charge des requérants.)

(N° 604)

[18 novembre 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Usines. — Règlement. — Droit de police. — (Sieur Corbin.) — *Recours contre un arrêté préfectoral et une décision confirmative du Ministre des Travaux Publics réglant simultanément plusieurs usines. — Rejet : ce règlement a été pris en vue d'assainir des prairies marécageuses, et non dans l'intérêt privé de l'un des usiniers. — Le dommage qui peut en résulter pour l'une des usines ainsi réglementées ne saurait être assimilé à une expropriation.*

Vu la requête pour le sieur Corbin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du Préfet du Cher du 11 juin 1879 et, en tant que de besoin, une décision du Ministre des Travaux Publics du 19 février 1879, par le motif que lesdites décisions, confirmant l'arrêté réglementaire du moulin de Givroux du

31 mars 1866, ont été prises non point en vertu des pouvoirs de police qui appartiennent à l'Administration en vue d'assurer l'écoulement des eaux, mais dans le but de donner satisfaction à un intérêt privé ; que, d'autre part, les décisions attaquées équivalent à une expropriation et qu'il n'appartient pas à l'Administration d'exproprier un usinier par voie de règlement administratif; qu'enfin, l'arrêté préfectoral du 11 juin 1879 n'a pas respecté les prescriptions de la décision ministérielle du 19 février 1879;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce que le pourvoi du sieur Corbin soit rejeté par le motif que les décisions attaquées ont été prises dans l'intérêt général et en vue d'améliorer le régime des eaux et d'assainir les prairies marécageuses de la vallée de l'Auron ; qu'elles n'entrainent pas la suppression de l'usine appartenant au sieur Corbin ; que l'arrêté préfectoral du 11 juin 1879 a été confirmé par la décision ministérielle du 6 janvier 1880;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Corbin... par lequel le sieur Corbin, tout en reconnaissant que la décision ministérielle du 6 janvier 1880 a confirmé l'arrêté préfectoral du 11 juin 1879, déclare persister dans ses précédentes conclusions et demande l'annulation de toutes les décisions qui ont prescrit l'exécution du règlement du moulin de Givroux et en tant que de besoin de la décision ministérielle du 6 janvier 1880;

Vu les lois des 22 décembre 1789; 12-20 août 1790; 28 septembre, 6 octobre 1791;

Vu l'arrêté du Gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu la loi du 24 mai 1872, notamment l'article 9;

En ce qui concerne le grief tiré de ce que l'arrêté préfectoral du 11 juin 1879 a statué contrairement aux prescriptions de la décision du 19 février 1879 :

Considérant que c'est au Ministre seul qu'il appartenait de réformer de ce chef l'arrêté préfectoral du 11 juin 1879 qui, d'ailleurs, a été confirmé par la décision ministérielle du 6 janvier 1880;

En ce qui concerne le grief tiré de ce que les décisions attaquées auraient été prises dans un intérêt privé et auraient abouti à une expropriation :

Considérant qu'aux termes des lois ci-dessus visées des 12-20 août 1790 et 28 septembre, 6 octobre 1791, l'Administration a le droit et le devoir de rechercher et d'indiquer les moyens les plus propres à procurer le libre écoulement des eaux et d'empêcher que les prairies ne soient submergées par la trop grande

élévation des écluses des moulins et par les autres ouvrages d'art établis sur les rivières;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les trois usines de Givroux, de Feulardes et de Chambon ont été réglées simultanément en vue d'assainir les prairies marécageuses de la vallée de l'Auron; qu'il n'est nullement justifié qu'en prenant les décisions attaquées le Ministre des Travaux Publics et le Préfet du Cher aient eu en vue l'intérêt de l'usinier de Feulardes.

Considérant que le sieur Corbin n'est pas fondé à soutenir que les dommages qui auraient été causés au moulin de Givroux par les décisions attaquées constituent une expropriation en dehors des formalités prévues par la loi du 3 mai 1841... (Rejet.)

(N° 605)

[18 novembre 1881.]

Travaux publics.—Décompte.—Régie.— [Sieurs Monjalon frères (*).] — *Reprise de matériel : outillage non indispensable pour l'achèvement des travaux. — Reprise non obligatoire : rejet. — Outillage indispensable à l'achèvement des travaux : — Emploi par l'Administration de son propre outillage au lieu de celui de l'entrepreneur; droit de celui-ci d'exiger la reprise de son matériel. — Préjudice causé à l'entreprise par le ralentissement et la suspension des travaux; indemnité allouée pour payements faits à des contremaîtres et employés restés inactifs pendant deux ans; détérioration du matériel laissé exposé à la chaleur et à l'humidité sur les chantiers pendant deux ans; perte d'intérêts sur le fonds de roulement; inaction du matériel et privation de l'industrie, indemnité accordée sous déduction du bénéfice qui a été réalisé sur d'autres travaux commandés par l'État ou par des particuliers, et en tenant compte des circonstances exceptionnelles résultant de la guerre* 1870-71. — *Retard dans la restitution des fonds de garantie et dans le règlement du décompte. — Pas d'indemnité autre que l'allocation des intérêts légaux. — Frais de garde du matériel dont la reprise était obligatoire pour l'État : indemnité due. — Détérioration du matériel dont la reprise était obligatoire pour l'État; détérioration incombant à l'État : pas d'indemnité due à l'entrepreneur. — Pertes d'intérêts, à la suite de la résiliation, des fonds*

(*) Suite de l'arrêt du 13 mars 1874, Monjalon, *Ann.* 1875, p. 1078.

immobilisés dans le matériel. — Rejet : les intérêts ont été accordés par le conseil de préfecture. — Perte de temps et d'industrie résultant de la nécessité pour les entrepreneurs de surveiller l'exécution de l'arrêté de mise en régie : indemnité due. — Règlement de décompte : sujétion de main-d'œuvre à raison du lavage à la brosse de moellons provenant de fouilles au lieu de l'arrosage prescrit. — Indemnité due. — Extraction de terre entrainée dans les fouilles. — Demande d'indemnité. — Rejet : il a été tenu compte de ces travaux. — Frais d'expertise et de tierce expertise : — compensés. — Intérêts des intérêts. — (Article 1154 du Code civil.)

Vu la requête pour les sieurs Monjalon frères... tendant à ce qu'il plaise réformer un arrêté du 14 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure a rejeté la plupart de leurs réclamations relatives, soit aux indemnités auxquelles ils ont été reconnus avoir droit par le Conseil d'État statuant au contentieux le 13 mars 1874, soit au règlement de leurs travaux;

Ce faisant, attendu que les entrepreneurs ont été déclarés adjudicataires le 11 mai 1864, des travaux de construction de la digue de ceinture et de l'écluse à sas du bassin de Penhouet, à Saint-Nazaire; que, par suite de la résiliation de l'entreprise, qui a été prononcée à leur profit par le Conseil d'État à la date précitée, ils ont été renvoyés devant l'Administration et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture, pour y être procédé au règlement des indemnités qui pouvaient leur être dues pour reprise de la portion du matériel reconnu indispensable à l'achèvement des travaux, ainsi qu'à raison du dommage que leur a fait éprouver le ralentissement puis la suspension de leurs travaux depuis la fin de la campagne de 1869 jusqu'au 5 septembre 1871, date de la résiliation... allouer aux requérants, pour la reprise du matériel, une somme de 26 313 francs en sus de celle qui a été fixée par le conseil de préfecture; élever à 23 466 francs l'indemnité due aux entrepreneurs pour frais de personnel, et à 15 000 francs le chiffre de la détérioration subie par le matériel de 1869 à 1871; à 1 200 francs la somme de 500 francs fixée par le conseil de préfecture pour perte d'intérêts sur le fonds de roulement, et à 8 333 francs celle de 6 643 francs allouée pour perte d'intérêts, pendant la même période, sur les fonds immobilisés dans le matériel; condamner l'État à payer aux requérants, pour le retard apporté dans la restitution de la retenue de garantie et dans le règlement du décompte, une somme de 14 890 francs, sous la réserve des

intérêts des sommes dues en 1869 sur le prix des travaux exécutés, et pour privation d'industrie une autre somme de 60 000 francs; allouer, à raison des retards dans la résiliation de l'entreprise, et du préjudice subi par les entrepreneurs postérieurement au 5 septembre 1871 : pour la garde du matériel 11 340 francs; pour la moins-value du même matériel 9 160 francs; pour les intérêts du capital engagé 9 000 francs; pour privation d'industrie 123 000 francs. — En ce qui concerne le décompte, allouer pour le dressement des surfaces de rochers laissées apparentes, 18 478f,32; pour le lavage extraordinaire des moellons 13 533f,10; pour les déblais entraînés dans les fouilles 24 634f,45; condamner l'État à leur payer lesdites sommes avec les intérêts et les intérêts des intérêts actuellement échus; condamner, en outre, l'État aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics, tendant au rejet du pourvoi;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne la reprise du matériel:

Sur les conclusions tendant à la reprise par l'État d'un malaxeur et de ses accessoires;

Considérant qu'aux termes de la décision ci-dessus visée du Conseil d'État statuant au contentieux, la reprise du matériel appartenant aux entrepreneurs n'était obligatoire à l'égard de 'État qu'autant que ledit matériel était indispensable à l'achèvement des travaux; qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, qu'en raison de la nature et de la quantité des travaux restant à exécuter à la date de la résiliation, le malaxeur et ses accessoires ne présentaient pas ce caractère; qu'il suit de là qu'il n'y a lieu de faire droit à la réclamation des entrepreneurs sur ce point;

Sur les conclusions tendant à la reprise d'un certain nombre d'autres objets, parmi lesquels se trouvent compris une bigue et une machine locomobile :

Considérant que les agents de l'Administration ne contestent pas qu'il a été fait emploi, pour l'achèvement des travaux, d'un certain nombre d'objets semblables à ceux dont la reprise est demandée par les entrepreneurs; qu'ils se bornent à soutenir que ces objets provenaient du matériel qui avait été réuni par l'Administration pour l'exécution de divers travaux faits en régie et qui était devenu en partie disponible; et que, dans ces circonstances, l'Administration n'était pas tenue de se servir du matériel des entrepreneurs, à l'exclusion de son propre matériel;

Mais considérant que les entrepreneurs avaient droit à la reprise par l'État, sans aucune restriction ni réserve, de tous les objets dépendant de leur matériel qui seraient reconnus indispensables à l'achèvement des travaux et qu'il n'appartenait pas à l'Administration de substituer à cet égard son matériel à celui des entrepreneurs;

Considérant toutefois que l'état de l'instruction ne permet pas de déterminer dès à présent ceux de ces objets qui, à défaut du matériel appartenant à l'État auraient été indispensables à l'achèvement des travaux, ni par suite de déterminer les allocations auxquelles les entrepreneurs peuvent avoir droit de ce chef; qu'il y a lieu en conséquence de renvoyer les parties devant l'Administration et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture pour y faire régler, d'après la règle ci-dessus indiquée, les droits des entrepreneurs à cet égard;

Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'augmentation des prix fixés par le conseil de préfecture pour la valeur de la partie du matériel repris par l'État :

Considérant que les entrepreneurs ne justifient pas que le conseil de préfecture ait, par la disposition attaquée, fait une insuffisante appréciation de la valeur du matériel qui devait être repris par l'État;

En ce qui concerne le préjudice qui a été causé aux entrepreneurs par le ralentissement et la suspension des travaux :

Sur les conclusions tendant à ce que l'indemnité de 8 000 francs, allouée aux entrepreneurs pour leur tenir compte des sommes par eux payées à leurs contremaîtres et employés laissés inactifs de 1869 à 1871 soit portée à 23 466 francs ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, que c'est avec raison que le conseil de préfecture a, dans les circonstances de l'affaire, fixé à la somme de 8 000 francs le chiffre de l'indemnité due aux entrepreneurs de ce chef;

Sur les conclusions tendant à ce que la somme de 2 657 francs, fixée par le conseil de préfecture pour indemniser les entrepreneurs de la détérioration de leur matériel pendant la période de ralentissement et de suspension des travaux, soit portée à 15 000 francs :

Considérant que par le fait des agents de l'Administration le matériel des entrepreneurs est resté sur les chantiers, exposé à la chaleur et à l'humidité, pendant près de deux ans; qu'en estimant à 2 657 francs la détérioration subie pendant cette période par ledit

matériel, qui représentait encore en 1871 une valeur de 105 918 fr., le conseil de préfecture a fait une insuffisante appréciation du préjudice qui avait été causé aux entrepreneurs, et qu'il y a lieu en conséquence d'élever à 4 000 francs le chiffre de l'indemnité à laquelle ils ont droit;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce que la somme de 500 francs, qui leur a été allouée pour leur tenir compte des intérêts du fonds de roulement, conservé par eux inactif pendant la période de ralentissement et de suspension des travaux soit élevée à 1 200 francs :

Considérant que les requérants ne justifient pas qu'en leur allouant la somme précitée de 500 francs le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de la perte d'intérêts subie par eux sur le fonds de roulement de leur entreprise dont ils ont droit de réclamer la mise à la charge de l'État;

Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité de 8 333 francs, tant à titre de privation d'industrie qu'à raison des intérêts perdus par eux sur les fonds immobilisés dans leur matériel pendant la période de ralentissement et de suspension des travaux :

Considérant d'une part que les entrepreneurs ont droit au remboursement des intérêts à 5 p. 100 de la somme de 105 318 francs, représentant à la date du 5 septembre 1871 la valeur du matériel, ainsi que de la somme de 4 000 francs à laquelle a été estimée la détérioration dudit matériel antérieurement à cette date, et que la période sur laquelle le conseil de préfecture a calculé lesdits intérêts doit être augmentée de deux mois, à raison du ralentissement des travaux correspondant à la fin de la campagne de 1869, dont l'arrêté attaqué n'a pas tenu compte; que, d'autre part, les entrepreneurs ont été privés de l'exercice de leur industrie pendant la même période, et qu'il leur a été ainsi causé un préjudice dont il leur est dû réparation; mais qu'il y a lieu de tenir compte, dans la fixation du chiffre de l'indemnité due de ce chef aux entrepreneurs, soit du bénéfice qu'ils ont retiré de l'exécution de 55 000 francs de travaux pour le compte de l'État pendant l'année 1870, ainsi que de deux maisons construites par eux à Saint-Nazaire, soit des circonstances exceptionnelles qui, pendant les années 1870 et 1871, ont ralenti ou suspendu presque partout l'exécution des travaux publics; qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due aux entrepreneurs par suite, tant de l'inaction de leur matériel que de la privation de leur industrie pendant cette période, en fixant à 20 000 francs le chiffre de cette indemnité;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité à raison du retard apporté dans la restitution de la retenue de garantie et dans le règlement du décompte :

Considérant que, d'après l'article 1153 du Code civil, dans les obligations qui se bornent au payement d'une certaine somme, les dommages-intérêts ne consistent jamais que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi ;

Considérant que les entrepreneurs ont demandé devant le Conseil d'État à la date du 3 mars 1873, l'allocation à leur profit, à partir du 1er avril 1871, des intérêts des sommes qui leur étaient dues par l'État, tant à titre de solde du décompte des travaux exécutés que de restitution de la retenue de garantie, et qu'il a été décidé, le 13 mars 1874, que lesdits intérêts ne commenceraient à courir qu'à partir du 5 septembre 1872; que, dès lors, il n'y a lieu de faire droit aux nouvelles conclusions des entrepreneurs sur ce point;

En ce qui touche le préjudice qu'auraient subi les entrepreneurs postérieurement au 5 septembre 1871 :

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 11 340 francs représentant les frais faits par les entrepreneurs pour la garde du matériel, postérieurement à la date fixée pour la résiliation de leur entreprise :

Considérant, que les requérants ne sont pas fondés à demander le remboursement des frais de garde de la partie du matériel qui doit rester à leur charge, mais qu'il résulte de l'instruction qu'ils ont eu, du 5 septembre 1871 jusqu'au milieu de l'année 1872, la garde du matériel qui leur a été repris par l'État, et du 5 septembre 1871 jusqu'à la date de la présente décision, la garde des objets qui, en sus de ce matériel, devront leur être rachetés; qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due de ce chef aux entrepreneurs en fixant à 800 francs le chiffre de ladite indemnité ;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 9 160 francs à raison de la détérioration subie par le matériel de l'entreprise postérieurement à la résiliation :

Considérant, d'une part, que la valeur du matériel repris par l'État a été fixée au 5 septembre 1871 ; qu'en admettant que, postérieurement à cette date, une nouvelle détérioration se soit produite, les entrepreneurs n'en ont pas moins droit au payement de la valeur entière dudit matériel; que, par suite, aucun préjudice n'a pu résulter pour eux de cette détérioration ; que, d'autre part, les requérants n'allèguent même pas qu'ils aient été empêchés par

l'Administration de réaliser le surplus de leur matériel, de manière à éviter le préjudice dont ils se plaignent; qu'il suit de là qu'il n'y a lieu de faire droit à leurs conclusions sur ce point;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 9 000 francs représentant la perte d'intérêts subie par les entrepreneurs, postérieurement à la résiliation, sur les fonds immobilisés dans le matériel :

Considérant que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, dont les dispositions sur ce point sont acceptées par les requérants, décidé que les sommes dues par l'État pour la reprise d'une partie du matériel des entrepreneurs porteront intérêt à leur profit à partir du 5 septembre 1872; que les entrepreneurs ne sont fondés à réclamer pour perte d'intérêts, en ce qui concerne cette partie de leur ancien matériel, aucune autre indemnité;

Considérant d'autre part, que les entrepreneurs n'ont aucun droit au remboursement par l'État des intérêts perdus par eux, postérieurement à la résiliation, sur les fonds immobilisés dans la partie du matériel qui doit rester à leur charge;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 125 000 francs pour perte de temps et d'industrie postérieurement au 5 septembre 1871 :

Considérant que c'est seulement à la date du 24 juin 1872 qu'a été notifié aux sieurs Monjalon l'arrêté prononçant la mise en régie de leur entreprise; que si, postérieurement à cette date, les entrepreneurs ont cessé d'être tenus de demeurer aux ordres de l'Administration, il leur appartenait de surveiller l'exécution de l'arrêté de mise en régie, qui n'a pris fin que les derniers jours de l'année 1873; qu'une indemnité est due de ce chef aux requérants pour perte de temps et d'industrie, et qu'il y a lieu de fixer le chiffre de ladite indemnité à 6 000 francs;

En ce qui concerne le règlement du décompte:

Sur les conclusions tendant à ce que le prix de 3 francs par mètre, stipulé au bordereau pour le dressement des surfaces de rochers laissées apparentes soit appliqué à une quantité de 14 763 mètres :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, qu'en ce qui concerne les 14 763 mètres dont il s'agit le travail de dressement, tel qu'il était prévu par l'article 31 du cahier des charges, n'a pas été exécuté; que dès lors, il n'y a pas lieu de faire droit sur ce point aux conclusions des requérants;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de

13 533 francs à raison des sujétions de main-d'œuvre qu'aurait entraînées le lavage des moellons provenant des fouilles :

Considérant que les agents de l'Administration ont exigé, avant l'emploi des moellons provenant des fouilles, au lieu du simple arrosage prescrit par l'article 47 du devis, un nettoyage complet au balai et à la brosse de ces matériaux, et qu'ils ne justifient d'aucun fait d'où il résulte que ce travail ait été rendu nécessaire par suite d'une faute ou d'une négligence commise par les entrepreneurs ; qu'il sera fait une juste appréciation de la somme à laquelle ont droit de ce chef les sieurs Monjalon en fixant le chiffre de ladite indemnité à 4 500 francs ;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 24 634f,45 à raison de l'extraction des terres qui auraient été entraînées dans les fouilles :

Considérant que si, par suite du peu de consistance du sol, des terres ont été entraînées dans les fouilles, et si, à raison de cette circonstance, le travail d'extraction des déblais a été rendu plus long et plus coûteux, il résulte de l'instruction qu'il a été tenu de ce fait un compte suffisant dans les relevés de travaux dressés par les agents de l'Administration et acceptés par les entrepreneurs; que, dès lors, il n'y a pas lieu de faire droit à ces conclusions;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que si les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture doivent être mis pour la totalité à la charge de l'État, en tant que ladite expertise a porté sur la détermination de l'indemnité à laquelle les entrepreneurs avaient été reconnus avoir droit, il résulte de la présente décision que la plus grande partie des frais faits par les experts à l'occasion du règlement du décompte doivent être supportés par les entrepreneurs ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider que les frais d'expertise et de tierce expertise seront supportés pour les deux tiers par l'État et pour le surplus par les entrepreneurs;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Monjalon ont demandé, devant le Conseil d'État, les 3 août 1878 et 13 janvier 1879, les intérêts des intérêts, et qu'à la première de ces dates il leur était dû plus d'une année entière d'intérêts ; que, dès lors et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu d'ordonner que les intérêts échus le 3 août 1878 porteront eux-mêmes intérêt au profit des sieurs Monjalon à partir dudit jour... (Renvoi devant l'Administration et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture pour

y faire, après expertise, s'il y a lieu, déterminer la nature et la valeur des objets nécessaires à l'achèvement des travaux, dont la reprise a été refusée, et auxquels un matériel, appartenant à l'État, a été indûment substitué. Indemnité pour le préjudice résultant du ralentissement et de la suspension des travaux élevée à 32 000 francs. L'État payera, en outre, aux entrepreneurs : 1° pour dommages subis postérieurement à l'époque fixée pour la résiliation de l'entreprise, 6 800 francs; 2° à raison des sujétions de main-d'œuvre occasionnées par le lavage prescrit pour les moellons provenant des fouilles, 4 500 francs. Les frais d'expertise et de tierce expertise seront supportés pour les deux tiers par l'État et pour le surplus par les entrepreneurs. Intérêts des sommes dues par l'État capitalisés au 3 août 1878. Dépens du pourvoi à la charge de l'État. Surplus des conclusions des sieurs Monjalon rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 606)

[18 novembre 1881.]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau et de gaz. — Chose jugée.— Procédure. — (Sieurs Monduit et Béchet contre ville de Joigny.) — *Procédure. — Arrêté préparatoire ordonnant une expertise tous moyens réservés. Recours non recevable. — Chose jugée. — Décidé que la demande en garantie dirigée par une ville contre un entrepreneur n'a pas été définitivement rejetée par des arrêtés se bornant à déclarer, l'un qu'il n'y avait pas lieu de prononcer immédiatement la mise en cause de l'entrepreneur, et l'autre que la demande en garantie était sans objet par suite du rejet de la demande principale.*

Vu la requête... pour les sieurs Monduit et Béchet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler — un arrêté du 28 février 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne a prescrit une expertise sur la demande en garantie dirigée contre eux par la ville de Joigny à l'occasion des condamnations prononcées contre ladite ville par la décision du Conseil d'État du 16 novembre 1877;

Ce faisant... déclarer la demande de la ville de Joigny non recevable et en tous cas mal fondée, et condamner ladite ville aux dépens;

Vu... (Défense et recours incident de la ville de Joigny... ten-

dant au rejet du pourvoi principal, et à ce qu'il plaise au Conseil d'État réformant l'arrêté attaqué en ce qu'il a ordonné une expertise, déclarer la société Monduit et Béchet responsable vis-à-vis de la ville de Joigny, et la condamner à lui rembourser le montant des condamnations prononcées contre elle par l'arrêt du Conseil d'État du 16 novembre 1877, avec les intérêts de droit, et la condamner aux dépens) ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Sur la double fin de non-recevoir tirée de ce que, le conseil de préfecture ayant écarté, à deux reprises, par les arrêtés du 14 août 1875 et du 20 mai 1876, la demande en garantie formée par la ville de Joigny contre les consorts Monduit et Béchet, l'autorité de la chose ainsi jugée ferait obstacle à ce que ladite ville fût recevable à exercer contre les mêmes entrepreneurs une nouvelle action en garantie ;

Considérant que de l'examen des arrêtés précités il résulte que, d'une part, le conseil de préfecture, à la date du 14 août 1875, en déclarant non recevables en l'état les conclusions de la ville de Joigny tendant à faire décider que la société Monduit et Béchet serait mise immédiatement en cause et tenue d'intervenir à l'expertise ordonnéepar l'arrêté du 22 mars 1875 sur la demande du sieur Lebon, a entendu réserver le droit de ladite ville à exercer ultérieurement l'action en garantie qui pouvait lui appartenir, et que, d'autre part, le même conseil de préfecture, en décidant, à la date du 20 mai 1876, que, par suite du rejet de la demande principale, le recours en garantie de la ville était sans objet, s'est borné à constater qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur ledit recours en garantie, sans toutefois en prononcer le rejet ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a rejeté la double fin de non recevoir opposée par les consorts Monduit et Béchet ;

Sur les conclusions subsidiaires des consorts Monduit et Béchet, tendant à faire écarter sans expertise la demande en garantie de la ville de Joigny, et sur le recours incident de ladite ville tendant à faire immédiatement décider que les consorts Monduit et Béchet seront tenus de lui rembourser le montant des condamnations prononcées contre elle par la décision du Conseil d'État au contentieux du 16 novembre 1877 :

Considérant qu'en ordonnant une expertise à l'effet de rechercher l'étendue des dégâts occasionnés à la canalisation du gaz appartenant au sieur Lebon par les travaux de canalisation exécutés par la société Monduit et Béchet, et de déterminer dans quelle

mesure ladite société doit être rendue responsable de ces dégâts, le conseil de préfecture s'est borné à prescrire une mesure d'instruction, tous droits et moyens des parties demeurant réservés quant au fond; qu'ainsi cette disposition de l'arrêté attaqué est purement préparatoire, et que, dès lors, ni les consorts Monduit et Béchet, ni la ville de Joigny ne sont recevables à la déférer au Conseil d'État... (Requête et recours incident rejetés. Consorts Monduit et Béchet condamnés aux dépens, sauf ceux du recours incident de la ville de Joigny.)

(N° 607)

[18 novembre 1881.]

Travaux publics. — Chemins vicinaux. — Extraction de matériaux. — (Commune de Fouqueville contre dame veuve Bonvallet.) — *La servitude d'extraction de matériaux ne peut pas être appliquée à un bois entouré de palissades ou treillages en bois et fils de fer formant une enceinte continue dans laquelle se trouve une construction destinée à l'habitation* (*). — *Procédure. — Une commune peut-elle être légalement représentée dans une instance relative à ses chemins vicinaux par les agents du service vicinal?* — Non résolu. — *Voir la note* (**). — *Recours contre un arrêté du* 20 *juin* 1879, *par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a annulé un*

(*) Rapp. 21 mai 1867, Watel, *Ann.* 1868, p. 804; Ledoux, 8 août 1872, *Ann.* 1874, p. 80.

(**) Le conseil de préfecture avait seulement visé un rapport de l'agent voyer en chef du département. Suivant le propriétaire défendeur au recours de la commune, cet agent départemental n'aurait jamais eu qualité pour représenter la commune, même en matière de voirie, d'où il concluait que l'arrêté était par défaut et le recours non recevable. En effet, le principe posé par la loi du 18 juillet 1837 est formel et ne souffre aucune exception. Toutes les fois que l'action intéresse les habitants, *ut universi*, c'est le maire qui doit les représenter ou, à son défaut, en cas d'empêchement, un adjoint ou un membre du conseil municipal, en suivant l'ordre du tableau; mais le conseil ne pourrait déléguer le soin d'intenter ou de suivre l'action à un agent quelconque. (Cass., 17 juin 1834, commune de Saviage, *Sir.*, 1831, p. 454; — 21 novembre 1837, Martin, *Sir.*, 1838, t. I, p. 185; — Conseil d'État, 20 avril 1840, commune d'Autreville.) — D'ailleurs, il n'est nulle part question d'une délibération du conseil municipal autorisant les agents du service vicinal à représenter la commune devant le conseil de préfecture, et en l'absence de cette autorisation spéciale, le maire lui-même n'aurait pas eu qualité pour suivre l'action intentée par la requérante. (Cass., 28 décembre 1863, commune de Rognes, *Sir.*, 1854, t. I, p. 41.)

arrêté préfectoral du 4 février précédent autorisant les communes de Fouqueville et de la Harangère à extraire dans un bois appartenant à la dame Bonvallet les matériaux nécessaires à l'entretien des chemins vicinaux. — Le conseil de préfecture a considéré le bois de la dame Bonvallet comme une dépendance d'une maison habitée, mais la clôture dont le bois est entouré, et qui consiste simplement en un treillage dit de chemin de fer, ne constitue pas une clôture analogue à un mur, suivant les usages du pays; la construction élevée dans l'enceinte n'a que trois mètres de côté et se compose d'un rez-de-chaussée seulement: elle ne saurait être assimilée à une maison habitable; dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que le bois de la dame Bonvallet devait être exempté de la servitude d'extraction de matériaux.

Vu... (Défense... Voir l'arrêt);

Vu les observations nouvelles présentées pour la dame Bonvallet... tendant à faire déclarer non recevable le pourvoi de la commune, par le motif que le service vicinal n'avait pas qualité pour représenter la commune; qu'ainsi l'arrêté attaqué, ayant été rendu par défaut à l'égard de celle-ci, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État par la voie de l'appel;

Vu les arrêts du Conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780;

Vu la loi du 21 mai 1836;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur la fin de non-recevoir soulevée par la dame Bonvallet :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la parcelle de terrain qui avait été désignée par l'arrêté préfectoral du 4 février 1879 est entourée de palissades ou treillages en bois et fil de fer, lesquels forment une enceinte continue dans laquelle se trouve comprise une construction destinée à l'habitation; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par application des arrêts du Conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780, décidé que ladite parcelle devait être exempté de la servitude d'extraction de matériaux... (Rejet avec dépens.)

(N° 608)

[25 novembre 1881.]

Pensions civiles. — Sous-ingénieur des Ponts et Chaussées. — Pension de conducteur. — (Sieur Catier.) — *Les conducteurs principaux des Ponts et Chaussées qui ont reçu le titre de Sous-Ingénieur*

dans les termes du décret du 21 décembre 1867 ne peuvent pas réclamer le bénéfice des dispositions édictées en faveur des Ingénieurs, par la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles (*). — *Recours du sieur Catier contre un décret du 26 janvier 1880, liquidant sa pension de retraite à la somme de 1 600 francs. — Sa pension a été à tort limitée d'après le maximum déterminé par la section 3 du tableau n° 3 annexé à la loi du 9 juin 1853; en effet, les Sous-ingénieurs des Ponts et Chaussées sont, par les décrets et règlements les concernant, assimilés de tous points aux Ingénieurs de 2e classe des Ponts et Chaussées; ils remplissent les mêmes fonctions, reçoivent le même traitement, jouissent des mêmes prérogatives; ils doivent être également assimilés aux Ingénieurs au point de vue du maximum de leur pension de retraite; par suite, la pension du requérant ne devait être limitée qu'au maximum des deux tiers du traitement moyen de ses six dernières années de service.*

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet);

Vu la loi du 9 juin 1853 et les tableaux y annexés;

Vu les décrets des 21 décembre 1867 et 28 décembre 1878 sur l'organisation des sous-ingénieurs;

Considérant que si, aux termes du décret du 21 décembre 1867, les conducteurs principaux des Ponts et Chaussées peuvent recevoir, dans des cas déterminés, le titre de Sous-ingénieur, cette disposition n'a eu ni pour but ni pour effet de créer une assimilation entre ces fonctionnaires et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées; notamment au point de vue de la liquidation de leur pension de retraite... (Rejet.)

(N° 609)

[2 décembre 1881.]

Travaux publics. — Associations syndicales. — Décompte. — Conditions générales du 27 novembre 1866. — (Syndicat d'Arc-et-d'Arvan contre sieur Mussone.) — *Exécution de fouilles pendant la gelée. — Indemnité due. — Modifications apportées au plan. —*

(*) Voir sur cette affaire les observations de M. Baudenet, dans la *Revue d'administration*, 1881, t. III, p. 432.

La disposition du projet n'étant pas définitive, la largeur des tranchées a pu être diminuée par l'Ingénieur, et celui-ci a pu, comme directeur des travaux, prescrire l'exécution des tranchées par sections. — Réduction de plus d'un tiers des quantités prévues de maçonnerie. — Pas de préjudice : rejet. — Augmentation des travaux. — En cas d'augmentation de plus d'un tiers dans une nature d'ouvrage, l'indemnité doit être calculée en raison de toutes les quantités en excédent, et sans défalcation du tiers du cube prévu au projet. — Dans l'espèce, 758 mètres d'enrochements exécutés au lieu de 212 mètres prévus. — Intérêts. — L'entrepreneur qui n'a fait aucune diligence pour obtenir la réception définitive à l'époque fixée par le cahier des charges, c'est-à-dire un an après l'achèvement des travaux, n'est pas fondé à demander l'allocation, à partir de cette date, des intérêts des sommes qui lui étaient dues en sus de son décompte. Intérêts des intérêts. — Frais d'expertise. — Répartition. — [Recours du syndicat d'Arc-et-d'Arvan contre un arrêté du conseil de préfecture de la Savoie du 21 mars 1879, qui a statué sur diverses réclamations du sieur Mussone, relatives au décompte des travaux d'endiguement par lui exécutés pour le compte du syndicat; en ce qui concerne la gelée, cet inconvénient devait être prévu par l'entrepreneur, à raison de la nature des travaux, et cette prévision a dû entrer dans les conditions du marché; en tous cas, les évaluations adoptées par le tiers expert, pour le calcul de l'indemnité, reposent sur une base inexacte; en ce qui concerne la réduction de largeur des fouilles... (voir l'arrêt); en ce qui concerne la réduction du cube de la maçonnerie, il résulte de l'expertise que le prix de cette nature d'ouvrage était tellement modique que l'entrepreneur ne pouvait réaliser un bénéfice et la diminution de la maçonnerie lui a été profitable : en ce qui concerne l'augmentation du cube des enrochements, l'indemnité allouée est exagérée; en effet, le supplément de prix de 1f,35 proposé par l'expert du syndicat était suffisant; d'ailleurs l'indemnité devait être calculée sur l'excédent, déduction faite : 1° de la quantité prévue; 2° du tiers de cette quantité que les Ingénieurs avaient le droit, aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales, d'atteindre, sans qu'une indemnité fût due; conclusions tendant au rejet des demandes d'indemnité du sieur Mussone; à ce que l'indemnité, pour augmentation des enrochements, soit calculée sur l'excédent des enrochements, déduction faite du tiers des enrochements prévus au devis primitif et au taux de 1f,35 par mètre cube; à la condamnation du sieur Mussone aux frais d'expertise et aux dépens.]

Vu... (Défense tendant au rejet; en ce qui concerne la gelée, le préjudice est résulté, pour l'entrepreneur, de l'ordre donné par les Ingénieurs de commencer les travaux précisément à une époque où la gelée était le plus intense; en ce qui concerne la réduction de largeur des fouilles, il en est résulté des sujétions, notamment une impossibilité de travailler au tombereau, qui ont causé à l'entrepreneur un préjudice certain; en ce qui concerne la réduction de la maçonnerie, si le chiffre de 380 francs proposé par le tiers expert repose sur une erreur, le sieur Mussone n'en doit pas moins être indemnisé, à raison des préparatifs de matériel et autres qu'il a faits inutilement; en ce qui concerne l'augmentation du cube des enrochements, le prix supplémentaire de 2f,80, proposé par le tiers expert est justifié par toutes les circonstances de l'affaire; l'article 32 des clauses et conditions générales n'indique nullement que l'indemnité due à l'entrepreneur ne sera calculée que sur l'excédent, déduction faite du tiers des quantités prévues; recours incident, en ce que l'arrêté attaqué a mis à tort à la charge du sieur Mussone un tiers des frais d'expertise, puisque le syndicat avait refusé de reconnaître tout droit à indemnité et n'avait fait aucune offre, conclusions tendant à la condamnation du syndicat en tous les frais d'expertise; en 1 500 francs de dommages-intérêts et aux dépens; à l'allocation des intérêts du 1er août 1876, date à laquelle aurait dû avoir lieu la réception définitive, avec intérêts des intérêts);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne l'indemnité pour exécution des fouilles pendant la gelée :

Considérant que, pour se conformer à l'ordre de service du 21 janvier 1875, le sieur Mussone a dû faire ses fouilles dans un terrain gelé à une grande profondeur; qu'il en est résulté pour lui un surcroît de dépenses dont il doit être indemnisé, et que le syndicat n'établit pas qu'en fixant à 375 francs, suivant l'avis du tiers expert, l'indemnité due de ce chef, le conseil de préfecture ait fait une évaluation inexacte;

En ce qui concerne la diminution de largeur des tranchées et leur exécution par section de 10 mètres :

Considérant, d'une part, qu'en admettant que la diminution de la largeur des tranchées prévues au projet ait causé à l'entrepreneur des sujétions, il résulte de l'article 3 du cahier des charges susvisé, que l'Ingénieur s'était réservé de modifier les dimensions dudit projet d'après les exigences des lieux;

Considérant, d'autre part, qu'en faisant faire les fouilles par

sections, l'Ingénieur a prescrit un mode d'exécution des tranchées, qu'il lui appartenait d'ordonner comme directeur des travaux ; que, dès lors, le sieur Mussone n'était pas fondé à demander une indemnité de ce chef, et qu'il y a lieu d'annuler la disposition par laquelle l'arrêté attaqué lui a alloué, de ce chef, une somme de 418f,50.

En ce qui concerne la réduction du cube de la maçonnerie :

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'aucun préjudice n'est résulté pour l'entrepreneur de la réduction de plus du tiers des quantités prévues au projet primitif; et qu'il est reconnu par toutes les parties que l'allocation d'une indemnité de 380 francs, proposée par le tiers expert à raison de 190 mètres cubes de maçonnerie qui n'aurait pas été comptés au prix fixé par le bordereau, repose sur une erreur de fait, qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a condamné le syndicat à payer, de ce chef, une indemnité de 380 francs;

En ce qui concerne l'augmentation du cube des enrochements :

Considérant, que cette augmentation, supérieure au tiers des quantités prévues au devis, a causé au sieur Mussone un préjudice dont il lui est dû réparation aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales, et qu'il n'est pas établi qu'en fixant à 1 528 francs l'indemnité allouée, de ce chef, à l'entrepreneur, conformément à l'avis du tiers expert, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de l'indemnité due ;

En ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés par le sieur Mussone :

Considérant qu'il n'établit pas qu'en dehors des causes ci-dessus spécifiées il ait subi un préjudice dont il lui soit dû réparation;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que si, en vertu de l'article 15 du cahier des charges de l'entrèprise, la réception définitive des travaux devait avoir lieu un an après leur achèvement, et si lesdits travaux ont été terminés dans le courant de juillet 1875, il résulte de l'instruction que le procès-verbal de réception définitive n'a été adressé que le 5 juillet 1879; que, d'autre part, le sieur Mussone ne justifie pas avoir mis le syndicat d'Arc-et-d'Arvan en demeure de procéder plus tôt à cette réception ; et que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à soutenir que les intérêts des sommes qui lui sont allouées en sus de son décompte doivent commencer à courir à partir du 1er août 1876;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Mussone les a demandés le 11 août 1880,

dans son mémoire devant le Conseil d'État; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il suit de là qu'il y a lieu de décider que lesdits intérêts seront capitalisés au 11 août 1880, pour devenir eux-mêmes productifs d'intérêts;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture les a, avec raison, mis pour un tiers à la charge du sieur Mussone, dont les prétentions ont été en partie écartées par l'arrêté attaqué... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné le syndicat à payer au sieur Mussone : 1° 418f,50 pour sujétion dans les fouilles; 2° 380 francs pour augmentation dans le cube de maçonnerie. Intérêts des sommes allouées en sus de son décompte, capitalisés au 11 août 1880. Dépens à la charge du syndicat pour un tiers et du sieur Mussone pour deux tiers. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 610)

[2 décembre 1881.]

Travaux publics. — Compétence. — Dommages. — Éboulement de la rampe d'un pont dépendant d'un chemin vicinal. — Chute d'une voiture dans une rivière. — (Sieur Joullié contre le Préfet de l'Hérault.) — *Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une action en indemnité ayant pour cause la chute d'une voiture dans une rivière, par suite de l'éboulement d'une rampe d'accès dépendant d'un chemin vicinal alors que cette action se fonde sur le vice de construction et le défaut de solidité du mur de soutènement dudit chemin et non sur le défaut d'entretien* (*). — *Rejet de la demande au fond par le motif que l'accident est uniquement imputable à l'imprudence du charretier conduisant la voiture.*

Vu la requête... pour le sieur Joullié... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 décembre 1878, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté sa demande tendant à obtenir une indemnité à raison du dommage que lui aurait causé la chute dans la rivière de la Vène d'une charrette chargée de balles de soufre, par suite de l'éboulement du mur de la rampe d'accès du pont des Passes;

(*) Voir 20 décembre 1863, conflit chemin de fer de Lyon, *Ann*, 1864, p. 53; — 12 janvier 1870, conflit Drouard, *Ann.* 1871, p. 289, avec les conclusions de M. le commissaire du Gouvernement Bayart.

Ce faisant, attendu que si ladite charrette et son attelage ont été précipités dans la rivière, cet accident a eu pour cause le défaut de solidité d'une rampe dépendant du chemin vicinal d'intérêt commun n° 29, qui s'est éboulée sous le poids de la voiture; et que la circonstance qu'aucun travail public n'était en cours d'exécution aux abords du pont des Passes au moment où l'accident s'est produit ne fait pas obstacle à ce qu'une indemnité soit accordée au requérant; condamner les communes intéressées à l'entretien dudit chemin à payer au réquérant une indemnité de 4 000 francs avec intérêts du jour de la demande; condamner lesdites communes aux dépens et subsidiairement ordonner une enquête;

Vu les observations en défense présentées pour les communes intéressées à l'entretien du chemin vicinal d'intérêt commun n° 29... tendant à ce qu'il plaise, attendu que la loi du 28 pluviôse an VIII n'a donné compétence au conseil de préfecture que pour connaître des dommages qui ont pour cause directe et immédiate l'exécution d'un travail public, mais que les indemnités réclamées à raison du préjudice causé par le défaut d'exécution d'un travail de cette nature ne peuvent être réglées que par les tribunaux judiciaires; que, d'autre part, l'obligation imposée aux communes d'entretenir leurs chemins vicinaux n'a d'autre sanction que le droit conféré au Préfet par la loi de 1836 d'inscrire d'office au budget communal la dépense d'entretien, mais que le défaut d'entretien ne peut pas motiver une demande d'indemnité; qu'ainsi la requête n'est pas recevable; que, d'ailleurs, en fait, l'accident a eu pour cause l'imprudence du charretier et le chargement trop lourd de la voiture; qu'ainsi, la requête est mal fondée, et qu'en tous cas le chiffre de l'indemnité réclamée est exagéré; rejeter la requête du sieur Joullié et subsidiairement ordonner une expertise;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur tendant au rejet du pourvoi par les motifs que la demande du sieur Joullié étant fondée sur l'inexécution d'un travail public, le conseil de préfecture n'était pas compétent pour en connaître; que, d'ailleurs, l'accident arrivé à la voiture du requérant est imputable à la faute de celui-ci et à celle de son préposé;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le sieur Joullié réclame une indemnité à raison du dommage que lui a causé la chute dans la rivière de la Vène, d'une voiture chargée de soufre, par suite de l'éboulement qui s'est produit au moment où ladite voiture gravissait une rampe dépendant du chemin vicinal d'intérêt commun n° 29; qu'il soutient

que ce dommage a eu pour cause le vice de construction et le défaut de solidité du mur de soutènement dudit chemin aux abords du pont des Passes; qu'ainsi le conseil de préfecture était compétent, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour connaître de la demande du sieur Joullié :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident arrivé à la voiture du sieur Joullié est uniquement imputable au défaut de précaution et à l'imprudence du charretier qui la conduisait; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Joullié... (Rejet)...

(N° 611)

[2 décembre 1881.]

Voirie (Grande). — Rivière de l'Ourcq. — Contravention. — Servitude de halage. — Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics. — Qualité pour se pourvoir. — (Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics contre veuve Petré et sieur Guichard.) — *Lorsqu'une rivière anciennement navigable (l'Ourcq) a cessé d'être affectée à la navigation qui, depuis longtemps, a lieu sur un canal de dérivation créé en vertu de la loi du 29 floréal an X, les propriétés riveraines de ladite rivière ne sont plus soumises à la servitude de halage. — Cette servitude n'a été établie que dans l'intérêt de la navigation (2e espèce) (*). — Le Ministre de l'Intérieur n'a pas qualité pour se pourvoir devant le Conseil d'État contre un arrêté d'un conseil de préfecture qui a renvoyé les riverains d'un cours d'eau non navigable (dans l'espèce l'Ourcq) des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie. — Les cours d'eau, navigables ou non, sont placés sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics [1re espèce (**). — Recours du Ministre de l'Intérieur contre un arrêté du 4 août 1880.]*

(*) Voir 10 janvier 1867, Pelletier, *Ann.* 1868, p. 566; — 14 février 1873, de Chargère, *Ann.* 1875, p. 150.

(**) Voir sur ces arrêts les observations de M. Baudenet, *Revue d'administration*, 1882, p. 425. — Sur la question résolue par le second arrêt, le doute pouvait venir des termes du décret du 4 septembre 1807, qui a réuni en une seule administration toutes les eaux destinées à l'alimentation de Paris, et spécialement les eaux de l'Ourcq, et qui a confié cette administration au Préfet de la Seine, sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur. Mais en 1807 le Ministre de l'Intérieur avait dans ses attributions la police et la conservation

[1re ESPÈCE. *Ministre de l'Intérieur contre veuve Pétré.*]

Vu le règlement du 17 février 1874 sur la navigation de l'Ourcq;

Vu la loi du 29 floréal an X, l'arrêté des Consuls du 25 thermidor an X, l'ordonnance du 23 juin 1824;

Vu l'ordonnance des 17 mars et 1er avril 1831;

Considérant que le recours ci-dessus visé du Ministre de l'Intérieur tend à obtenir l'annulation d'un arrêté par lequel le Conseil de Préfecture de Seine-et-Marne a renvoyé la dame veuve Pétré des fins d'un procès-verbal de contravention, dressé contre elle pour avoir construit un mur en maçonnerie sur le bord de la rivière de l'Ourcq;

Considérant que les cours d'eau navigables ou non sont placés sous l'autorité du Ministre des Travaux Public, qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'a modifié l'application de cette règle en ce qui concerne la rivière d'Ourcq; que, dès lors, le Ministre de l'Intérieur est sans qualité pour demander l'annulation de l'arrêté qui a renvoyé la dame Pétré des fins du procès-verbal dressé contre elle... (Rejet.)

[2e ESPÈCE. *Ministre des Travaux Publics contre sieur Guichard.*]

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 12 novembre 1879, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a renvoyé le sieur Guichard des fins d'un procès-verbal, dressé contre lui pour avoir fait creuser, à une distance de 2 mètres seulement du bord de la rivière d'Ourcq, 153 trous destinés à recevoir une plantation de peupliers;

Ce faisant, attendu que, si la navigation a été supprimée sur la rivière d'Ourcq, au-dessous du point où un canal de dérivation a été établi, cette partie de la rivière n'a pas été l'objet d'un acte administratif régulier qui lui ait enlevé le caractère de cours d'eau navigable, et qu'elle est restée une dépendance indispensable du canal de navigation, auquel elle sert de décharge; que les travaux d'entretien et de curage de la rivière ne pourraient plus être effectués si l'article 3 du règlement du 17 février 1874, qui prescrit

des rivières navigables; il n'en est plus de même depuis la création du Ministère des Travaux Publics (ordonnance du 1er avril 1831), et la répression des contraventions de grande voirie appartient exclusivement aujourd'hui au Ministre des Travaux Publics.

Depuis l'achèvement, en 1839, des travaux de construction du canal de l'Ourcq, toute navigation a cessé et est devenue impossible sur le cours inférieur de la rivière, au-dessus du barrage de Mareuil, or c'est sur cette partie que se trouve située la propriété du sieur Guichard.

l'établissement, sur ses bords, d'un chemin de halage de 18 pieds, cessait d'être appliqué, condamner le sieur Guichard à l'amende, et décider que les lieux seront rétablis dans leur état primitif...;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Guichard... tendant au rejet du recours, par les motifs : que la loi du 29 floréal an X, en ordonnant la création d'un canal de dérivation, a posé virtuellement le principe de la suppression de la navigation sur la partie inférieure de la rivière d'Ourcq, que l'ordonnance du 23 juin 1824 a consacré formellement ce principe en ne subordonnant la suppression de la navigation qu'à la réception définitive des travaux du canal, qu'en conséquence la rivière d'Ourcq n'a pas été comprise dans le tableau annexé à l'ordonnance du 11 juillet 1835, qu'enfin, par décision du 8 juillet 1852, le Ministre des Travaux Publics a déclaré que la navigation était supprimée sur l'Ourcq inférieure; que, d'ailleurs, en admettant que le déclassement de la rivière n'ait pas été régulièrement prononce, il appartenait au conseil de préfecture d'apprécier, à l'occasion du procès-verbal dont il était saisi, si la rivière était navigable; qu'en fait, la navigation est depuis longtemps impossible sur l'Ourcq au-dessous du canal de dérivation, et que, par suite, la servitude de halage avait cessé d'exister;

Vu le règlement du 17 février 1874 pour la navigation de l'Ourcq;

Vu la loi du 29 floréal an X, l'arrêté des Consuls du 25 thermidor an X; l'ordonnance du 23 juin 1824;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la partie de la rivière d'Ourcq, au bord de laquelle est située la propriété du sieur Guichard, a, depuis une époque ancienne, cessé d'être affectée à la navigation qui a lieu sur le canal de dérivation créé en vertu de la loi ci-dessus visée du 29 floréal an X; que, dans ces circonstances, ladite propriété n'est pas en l'état soumise à la servitude établie par le règlement de 17 février 1784 dans l'intérêt de la navigation, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Guichard des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

(N° 612)

[16 décembre 1881.]

Algérie. — Concession gratuite d'eau dans la ville d'Alger. — Arrêt du Ministre de la Guerre. — Interprétation sur renvoi de l'autorité judiciaire. — Décision du Gouverneur général : appropriation par

en date du 19 octobre 1850 porte : « La propriété des aqueducs d'Alger étant jusqu'à présent attribuée à l'État, l'eau nécessaire aux établissements nationaux continuera à leur être concédée gratuitement » ;

Considérant qu'en rattachant la gratuité du service de l'eau aux droits de propriété de l'État sur les aqueducs, ledit arrêté n'a eu pour but d'exempter que les établissements appartenant à l'État ou affectés à un de ses services ;

Considérant que le chemin de fer ne rentre pas dans cette catégorie et qu'il ne peut être considéré comme étant au nombre des établissements nationaux dans le sens dudit arrêté ;

En ce qui concerne les demandes de la ville d'Alger tendant à la réduction du nombre des concessions gratuites et à la condamnation de l'État au payement d'une part des frais de construction et d'entretien ;

Considérant que la seule question, renvoyée par l'autorité judiciaire à l'examen de l'autorité administrative compétente, était celle de savoir quelle interprétation devait être donnée à l'arrêté ci-dessus visé ;

Considérant que les parties ne sont pas recevables, à l'occasion de ladite demande d'interprétation, à déférer au Conseil d'État, par la voie contentieuse, des décisions administratives étrangères à l'objet du renvoi... (Il est déclaré que le chemin de fer n'est pas compris au nombre des établissements nationaux prévus par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 19 octobre 1850. Surplus des conclusions de la ville d'Alger rejeté. Compagnie de Lyon condamnée aux dépens.)

(N° 613)

[16 décembre 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Usines. — Réglementation. — Canal d'amenée appartenant à l'usinier. — Existence légale. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Bernard de la Vernette Saint-Maurice.) — *Le Préfet peut, sans excès de pouvoirs, réglementer une usine située sur un cours d'eau non navigable, bien que le canal d'amenée appartienne au propriétaire de l'usine* (*). — *La circonstance que l'usine aurait une existence légale antérieure à 1789 n'enlève pas à l'Ad-*

(*) Voir 15 janvier 1865, Speulé, *Ann.* 1865, p. 559.

ministration le droit de réglementation qui lui a été confié en vue de l'intérêt général (*).

Vu la requête... pour le sieur Bernard de la Vernette Saint-Maurice... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté autorisant un arrêté du Préfet de Saône-et-Loire, du 5 mai 1879, portant autorisation et règlement d'un moulin que le requérant possède au hameau de Saint-Oyen...;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi... (Voir les motifs de l'arrêt);

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 6 octobre 1791, l'arrêté du Gouvernement du 19 ventôse an VI et le décret du 25 mars 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Sur le moyen tiré de ce que le bief du moulin de Saint-Oyen serait la propriété du requérant :

Considérant que le droit de propriété prétendu par le sieur de la Vernette Saint-Maurice sur le canal d'amenée de son moulin n'entraînerait pas à son profit la propriété des eaux qui y sont dérivées de la Bourbonne et ne saurait, par suite, priver l'Administration du droit d'user, à l'égard dudit moulin, des pouvoirs qui lui ont été conférés par les lois ci-dessus visées à l'effet de régler, dans un but d'utilité générale, le régime des moulins et usines établis sur les cours d'eau et sur leurs dérivations;

Sur le moyen tiré de ce que le moulin existait antérieurement à 1789 et était, par suite, dispensé d'autorisation :

Considérant que, si l'existence ancienne du moulin de Saint-Oyen le dispensait d'autorisation, ce qui, d'ailleurs, n'a pas été contesté par l'arrêté attaqué, cette circonstance ne pouvait faire obstacle à l'exercice des pouvoirs de l'Administration, qui s'appliquent aussi bien aux moulins existant avant 1789 qu'à ceux dont l'établissement est postérieur à cette époque ;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté aurait été pris en vue d'intervenir dans une contestation d'intérêt privé :

Considérant que le sieur de la Vernette Saint-Maurice n'établit pas que tel arrêté, qui d'ailleurs n'a prescrit aucune modification du niveau de la retenue ou des ouvrages régulateurs de l'usine et s'est borné à consacrer l'état de choses existant, ait été pris en vue d'intervenir dans la contestation existant entre le requérant et la compagnie de Montbellet... (Rejet).

(*) Voir 23 mars 1870, Charlet, *Ann.* p. 369.

(N° 614)

[16 décembre 1881.]

Travaux publics communaux. — Compétence. — Construction d'un pont par un particulier. — Chemin vicinal. — Gestion d'affaires. — Demande en payement.— (Communes de Plaisance, de Tasque et de Lasserade contre sieur Castagnon.)— *Ce n'est pas au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître de la demande formée par le propriétaire d'une usine contre diverses communes en payement des travaux de reconstruction, effectués par lui, d'un pont qui sert à la fois à mettre son moulin en communication avec l'autre côté de la rivière et à relier entre eux les deux tronçons d'un chemin vicinal. — C'est en vain que les communes, pour soustraire le litige à cette juridiction, prétendraient se prévaloir de ce que les travaux n'auraient pas été autorisés, ni entrepris régulièrement.— (L'inobservation des formalités ne fait pas disparaître le caractère de travail public. D'ailleurs le litige implique l'appréciation de l'utilité des travaux, qui ne peut être faite que par l'autorité administrative.) — Décidé d'après les circonstances (bonne foi de l'usinier, défaut de protestation de la part des communes, état de vétusté du pont) que le conseil de préfecture avait, à bon droit, mis une partie de la dépense à la charge des communes* (*).

Vu la requête... pour les communes de Plaisance, Tasque et Lasserade... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — deux arrêtés rendus par le conseil de préfecture du Gers à leur préjudice et au profit du sieur Castagnon, l'un par défaut le 6 juillet 1878, l'autre contradictoire le 13 février 1880;

Ce faisant, attendu que le sieur Castagnon, s'étant rendu adjudicataire, en 1865, d'un moulin situé sur la rive droite de l'Arroz, a reconstruit le pont du Tillet qui mettait ce moulin en communication avec la rive gauche et reliait entre eux les deux tronçons d'un chemin vicinal; qu'à la suite d'une instance judiciaire dans laquelle il a été reconnu qu'il n'était pas propriétaire du pont du Tillet, le sieur Castagnon a réclamé des trois communes requérantes le remboursement des dépenses de reconstruction et obtenu leur condamnation en une somme de 5 000 francs, représentant la moitié de la dépense évaluée par le tiers expert; attendu que le con-

(*) Voir 26 juin 1880, conflit Valette, et le renvoi, *Ann.* 1881, p. 1274.

seil de préfecture était incompétent pour connaître de ce litige; qu'en effet les travaux ayant été exécutés sans aucune autorisation de l'Administration, sans qu'aucun marché fût intervenu, ne rentraient pas dans la catégorie des marchés de travaux publics dont le contentieux appartient aux tribunaux administratifs en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII; que l'objet du litige était non pas le payement des travaux exécutés mais le payement d'une indemnité en vertu de l'article 555 du Code civil, et le règlement d'une acquisition par accession; attendu, subsidiairement au fond, que les communes requérantes ne pourraient être tenues de contribuer à la dépense que dans la mesure du profit qu'elles en ont retiré; que ce profit est nul; que le gué qui existait à côté de l'ancien pont et qui a été rendu impraticable par les travaux du sieur Castagnon suffisait à tous les besoins de la circulation; que le sieur Castagnon, se croyant propriétaire du pont au moment où il le reconstruisait, n'a agi que dans son intérêt personnel et n'est pas fondé à exercer, en qualité de *negotiorum gestor*, une action en indemnité contre les communes qui auraient pu en tirer occasionnellement un avantage; qu'enfin, cet avantage fût-il établi, il n'appartenait pas au sieur Castagnon d'engager les communes requérantes dans une dépense qu'elles seules étaient maîtresses d'exécuter, et de les contraindre par voie indirecte à faire des travaux contre leur gré en substituant sa propre volonté à celle des pouvoirs publics; annuler les arrêtés attaqués et condamner le sieur Castagnon aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Castagnon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter la requête, attendu, en ce qui touche la compétence, que la compétence du conseil de préfecture, résultant de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, est générale et s'applique à tous les travaux qui, par leur objet, ont un caractère d'utilité publique, alors même qu'ils auraient été entrepris sans l'accomplissement des formalités administratives; qu'en fait, l'objet de la demande était non pas le payement d'une indemnité, mais le règlement de la dépense effectuée pour l'exécution du travail; attendu, au fond, que les communes, tout en profitant d'un pont qui a été déclaré faire partie d'un chemin vicinal, prétendent à tort se soustraire au payement de la dépense; et statuant par voie de recours incident, attendu que l'exposant, y ayant construit de bonne foi sur le sol d'autrui, est en droit d'exiger, aux termes de l'article 555 du Code civil, le remboursement soit de la valeur des matériaux et du prix de la main-d'œuvre, soit la plus-value créée par lui; que, dans l'espèce, le pont étant reconnu par

le tiers expert indispensable aux communes, la plus-value se confond avec la dépense et s'élève à une même somme de 10 000 francs; condamner les communes intéressées à payer au sieur Castagnon la somme de 10 000 francs avec intérêts; subsidiairement ordonner une expertise sur le montant de la plus-value; très-subsidiairement condamner les communes au chiffre d'indemnité arbitré par le conseil de préfecture, dire que cette indemnité portera intérêts du jour de la demande et condamner les communes aux dépens y compris les frais d'expertise...;

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII :

Sur la compétence :

Considérant que, pour soustraire la connaissance de la contestation au conseil de préfecture, les communes de Tasque, Plaisance et Lasserade soutiennent que les travaux exécutés par le sieur Castagnon et consistant dans la réfection du pont du Tillet sur l'Arroz n'ont pas été entrepris régulièrement en vertu d'un marché et avec l'autorisation du conseil municipal et du Préfet;

Mais considérant que l'absence des formalités régulières ne saurait, au regard de l'Administration, ôter à des travaux de cette nature leur caractère de travail public;

Considérant, d'ailleurs, que le litige porte sur l'étendue des obligations pouvant découler pour les communes de la reconstruction d'un pont établi sur un chemin classé comme vicinal, et implique notamment l'appréciation de l'utilité des travaux effectués, appréciation qui ne peut être faite que par l'autorité administrative; qu'il suit de là que les communes ne sont pas fondées à soutenir que le conseil de préfecture devait se déclarer incompétent pour statuer sur le litige qui lui était soumis;

Au fond :

Considérant que, par sa décision attaquée, le conseil de préfecture s'est fondé, pour faire droit en partie aux prétentions du sieur Castagnon, sur la bonne foi de ce dernier, sur le défaut d'avertissement à lui donné par les communes, et d'autre part sur ce que l'ancien pont était tombé dans un état de vétusté complet qui rendait la circulation impraticable;

Considérant que les communes requérantes, qui ne contestent pas en fait l'exactitude des circonstances relevées par l'arrêté attaqué ne sont pas fondées à soutenir que c'est à tort que, dans les conditions et par les motifs sus énoncés, le conseil de préfecture a mis à leur charge une partie des dépenses; et que, d'autre part, ni lesdites communes ni le sieur Castagnon de son côté ne justifient qu'en fixant à 5 000 francs, conformément à l'avis du tiers expert, la

somme à payer par les communes intéressées, le conseil de préfecture ait inexactement apprécié les avantages qui résultent pour les communes de Tasque, Plaisance et Lasserade de la reconstruction du pont du Tillet... (Requête et recours incident rejetés. Dépens à la charge des communes, sauf ceux du recours incident qui demeureront à la charge du sieur Castagnon.)

(N° 615)

[16 décembre 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin vicinal de grande communication. — Raccordement. — Terrain mis en contre-bas. — Indemnité. — Amélioration. — Plus-value. — (Sieur Lhermiteau contre le département de la Seine.) — *Lorsqu'à la suite des travaux de raccordement d'un chemin vicinal de grande communication, des terrains riverains, mis en contre-bas, ont été relevés au niveau du chemin par le propriétaire auquel une indemnité a été allouée à cet effet par le conseil de préfecture, le fait que ces terrains pourraient se trouver désormais à l'abri des inondations ne constitue pas une plus-value directe et immédiate de nature à se compenser jusqu'à due concurrence avec le dommage causé. — Intérêts des frais d'expertise avancés par le réclamant et mis à la charge de l'Administration. — Non-lieu à l'allocation de ces intérêts. — Intérêts des intérêts.*

Vu la requête... pour le sieur Lhermiteau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 février 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, saisi d'une demande en indemnité à raison des dommages résultant des travaux exécutés dans l'île de la Grande-Jatte pour le raccordement du chemin vicinal de grande communication n° 4, ne lui a alloué qu'une indemnité insuffisante de 6 500 francs;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture n'a établi aucune distinction entre les diverses natures de dommages et, en fixant le chiffre total de l'indemnité, n'a pas tenu compte des différents chefs relevés par le sieur Lhermiteau et examinés par le tiers expert; qu'ainsi le requérant a droit à une indemnité pour le dommage causé au lot n° 639, qui se trouve de $0^{m},80$ en contre-bas du sol de la voie publique; que les lots nos 655 et 680 doivent être exhaussés de manière à rendre à ce terrain un accès sur

la voie publique; que les dépenses nécessaires pour exécuter les travaux consistant dans l'apport d'un remblai et dans la construction d'un mur de soutènement, n'ont pas été évalués à une somme suffisante; que le sieur Lhermiteau a également droit à une indemnité pour occupation temporaire de la berge, pour destruction d'arbres et de clôtures et pour privation de jouissance de sa propriété pendant six années; qu'enfin c'est à tort que le conseil de préfecture a opposé à sa demande d'indemnité, à titre de compensation, la plus-value pour insalubrité qui résulterait de l'exhaussement du terrain, puisque ledit terrain est naturellement à l'abri des plus grandes crues; lui allouer la somme de 17 623f30 avec intérêts et intérêts des intérêts; condamner le Préfet de la Seine aux frais d'expertise et notamment au remboursement des frais payés par le requérant à son expert et au tiers expert, avec intérêts et intérêts des intérêts et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le Préfet de la Seine... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation du sieur Lhermiteau aux dépens, par les motifs que le conseil de préfecture a tenu compte du dommage causé à chacune des deux propriétés du réclamant; que la somme de 6500 francs, allouée par l'arrêté attaqué, constitue une réparation suffisante du préjudice que le sieur Lhermiteau a eu à subir, et qu'il y a lieu de déduire la plus-value procurée au terrain, autrefois exposé aux inondations et devenu complètement insubmersible...;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, et du 16 septembre 1807;

Considérant que le conseil de préfecture de la Seine, par son arrêté attaqué, a alloué au sieur Lhermiteau une indemnité de 6500 francs à raison des dommages résultant des travaux exécutés dans l'île de la Grande-Jatte pour le raccordement du chemin vicinal de grande communication n° 4;

Considérant que lesdits travaux ont eu pour effet de mettre les trois parcelles appartenant au sieur Lhermiteau en contre-bas du sol de la voie publique; que, dans l'évaluation de l'indemnité, le conseil de préfecture a tenu compte des dépenses nécessaires pour relever le terrain au niveau du boulevard circulaire, et en même temps opéré la déduction de la plus-value procurée à ladite propriété;

Mais considérant qu'en admettant que les travaux de remblai exécutés par le sieur Lhermiteau aient pour effet de mettre désormais sa propriété à l'abri des inondations, cette amélioration ne constituerait pas, dans les circonstances de l'affaire, une plus-value directe et immédiate qui soit de nature à compenser jusqu'à due

concurrence les dommages causés à ladite propriété; qu'il suit de là que le sieur Lhermiteau est fondé à soutenir que l'indemnité accordée par l'arrêté attaqué est insuffisante et qu'en portant à 8 000 francs le chiffre de ladite indemnité il sera fait une juste appréciation des dommages de toute nature résultant desdits travaux et du préjudice subi pendant leur exécution;

Sur les conclusions du sieur Lhermiteau tendant à ce que le Préfet de la Seine soit condamné à lui rembourser les frais d'expertise avec intérêts:

Considérant que les frais d'expertise et de tierce expertise ont été mis par l'arrêté attaqué à la charge du Préfet de la Seine, et que le requérant n'est pas fondé à réclamer les intérêts de la somme dont il aurait fait l'avance;

Sur les intérêts des intérêts:

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Lhermiteau les intérêts à partir du 5 avril 1878; que le requérant a demandé les intérêts des intérêts le 12 mars 1879; qu'à cette date les intérêts ne lui étant pas dus depuis plus d'une année, il n'a pas droit aux intérêts des intérêts;

Mais considérant que le sieur Lhermiteau a de nouveau demandé les intérêts des intérêts le 20 novembre 1880; qu'à ce moment il était échu plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de lui allouer les intérêts échus le 20 novembre 1880 à partir dudit jour... (Indemnité de 6 500 francs allouée au sieur Lhermiteau par l'arrêté attaqué portée à 8 000 francs avec intérêts du 5 avril 1878, capitalisés au 20 novembre 1880. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Dépens supportés par le Préfet de la Seine.)

(N° 616)

[16 décembre 1881.]

Voirie (Grande). — Rivière navigable. — Osiers accrus sur les francs-bords (Saône), et non coupés par le fermier desdits francs-bords aux époques fixées par son cahier des charges. — Pas de contravention. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Bonnote.)

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 octobre 1880,

par lequel le conseil de préfecture de la Côte-d'Or a renvoyé le sieur Bonnote, fermier des deuxième et quatrième lots de francs-bords de la Saône, des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour n'avoir pas opéré, à l'époque prescrite par le cahier des charges, la tonte annuelle des osiers faisant partie du quatrième lot;

Ce faisant, attendu que le fait par le sieur Bonnote de n'avoir pas opéré ladite tonte du 15 octobre au 15 mars, suivant les prescriptions de son cahier des charges, a produit un empêchement à la navigation et constitué, dès lors, une contravention de grande voirie, conformement à l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, et non une simple interprétation du cahier des charges, annuler l'arrêté du conseil de préfecture de la Côte-d'Or, et condamner le sieur Bonnote à une amende de 25 francs au moins, par application de l'article 3 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, et au payement des travaux nécessités par l'enlèvement des osiers;

Vu l'ordonnance d'août 1669;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Considérant que, si le fait imputé au sieur Bonnote dans le procès-verbal du 24 mai 1880, et consistant à n'avoir pas à ladite époque coupé les osiers sur les francs-bords de la Saône, a pu constituer une infraction au cahier des charges de son entreprise, ledit fait ne rentre dans aucun des cas de contravention de grande voirie prevus par l'arrêt ci-dessus visé: que, dès lors, c'est avec raison que le sieur Bonnote a été renvoyé des fins d'un procès-verbal de contravention dressé contre lui, a raison de ce fait... (Rejet.)

(N° 617)

[16 décembre 1881.]

Voirie (Grande). — Assimilation. — Rivière de Bièvre. — Construction sur un terrain dépendant de la rivière.— Procès-verbal dressé contre les architectes ou mandataires des sociétés propriétaires du terrain.— (Sieurs Bercioux frères.)— *Un architecte ou mandataire —alors même que les travaux auraient été exécutés par ses ordres, — ne peut pas être poursuivi et condamné personnellement pour contravention commise sur un terrain dont il n'est pas propriétaire. — Arrêté annulé et renvoi des fins du procès-verbal. —* (Recours *contre un arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 7 juillet*

1880, condamnant les requérants à raison d'une contravention qu'ils auraient commise en élevant une construction sur un terrain dépendant ae la rivière de la Bièvre. — Les requérants n'étaient qu'architectes de la Société anonyme des terrains de la rue Monge, seule propriétaire du terrain où la contravention a été relevée).

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que les sieurs Bercioux, qui avaient demandé les autorisations de voirie et dirigé les travaux, ont été avec raison personnellement poursuivis et condamnés à raison de la contravention relevée, sauf à eux à recourir par les voies de droit contre la société anonyme propriétaire du terrain) ;

Vu l'arrêt du Conseil du 26 février 1732, portant règlement pour la police et conservation des eaux de la Bièvre;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791, 29 floréal an X et 23 mars 1842;

Considérant qu'en admettant que les travaux incriminés aient été exécutés par les ordres des sieurs Bercioux frères et que ceux-ci aient agi comme mandataires de la société anonyme des terrains de la rue Monge, propriétaire du terrain sur lequel la contravention a été relevée, aucune disposition de loi n'autorisait le conseil de préfecture à prononcer une condamnation personnelle contre les sieurs Bercioux frères; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les sieurs Bercioux frères des fins du procès-verbal dressé le 8 juillet 1879... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 618)

PERSONNEL.

(Octobre 1882.)

I. — INGÉNIEURS.

1° HONORARIAT.

Décret 26 octobre 1882. — M. **Faraguet**, ingénieur en chef de 1re classe, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite, prend le titre d'inspecteur général honoraire.

2° AVANCEMENT.

Décret 9 octobre 1882. — M. **Viollet-Dubreil**, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er novembre 1882. M. **Viollet-Dubreil** conserve d'ailleurs ses attributions actuelles jusqu'à la désignation de son successeur.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

20 *octobre* 1882. — M. **Rondel**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Poitiers, d'un service spécial de construction et de contrôle de travaux de chemins de fer, est mis à la disposition du gouvernement hellénique pour être chargé de la direction du service des travaux publics du royaume de Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

28 *octobre*. — M. **Boulangier**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de la Charente-Inférieure, du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement de Royan et du 8e arrondissement de la 1re section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, est mis à la disposition du gouvernement hellénique pour être attaché, sous

la direction de M. l'ingénieur en chef **Rondel**, au service des travaux publics du royaume de Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° DISPONIBILITÉ.

28 *septembre* 1882. — M. **Travelet**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement du Nord, du service du canal du Rhône au Rhin, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

5° DÉMISSIONS.

Décret 25 *septembre* 1882. — Est acceptée la démission de M. **Breton** (Daniel-Philippe-Félix), ingénieur ordinaire de 3e classe.

10 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Dewailly**, ingénieur ordinaire de 2e classe.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Raillard**, inspecteur général de 2e classe, né le 20 octobre 1817.	20 octobre 1882.

M. **Raillard** conserve ses fonctions jusqu'à la désignation de son successeur.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

27 *septembre* 1882. — M. **Cointe**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département de la Somme et au service du contrôle des travaux du chemin de fer du Nord, est chargé, dans le même département, à la résidence de Péronne, de l'intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire du service de l'arrondissement de l'Est, vacant par suite du départ de M. **Tavera**.

3 *octobre* 1882. — M. **Vidalot**, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Garonne et du service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne et de ses affluents (1re section du bassin particulier de la Garonne) (2e section des bassins de l'Ariége, de L'Arize et du Salat), est chargé en outre du service du contrôle de l'exploitation du canal du Midi, en remplacement de M. **Salles**, précédemment admis à la retraite.

5 *octobre*. — Est rapporté l'arrêté du 18 septembre 1882 par lequel M. **Poulon**, sous-ingénieur, a été appelé de la résidence de

Saint-Affrique à celle de Rodez, en remplacement de M. l'ingénieur **Bonafous**.

M. **Poulon** reste chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Affrique et attaché au service des études et travaux relatifs au régime général de la Garonne et de ses affluents et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

6 *octobre*. — M. **Delebecque**, ingénieur en chef du matériel et de la traction de la compagnie du chemin de fer du Nord, est nommé membre du comité de l'exploitation technique des chemins de fer en remplacement de M. **Marié**.

7 *octobre*. — La section de la ligne de Mazamet à Bédarieux comprise entre la limite des départements du Tarn et de l'Hérault et la sortie de la gare de Saint-Pons est distraite du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Ritter** et rattachée au 2e arrondissement du même service.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Aillevillers au Val d'Ajol est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Vezenobres à Quissac avec embranchement sur Anduze et de l'embranchement de l'Auzonnet est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Plouaret à Lannion est supprimé.

Les archives relatives à ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

9 *octobre*. — Les cantons de Villars, Saint-Sauveur et Saint-Etienne sont distraits de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et rattachés à l'arrondissement du Nord-Est.

Cette mesure ne s'applique pas toutefois à la partie de la route nationale n° 207 comprise dans la vallée du Var entre le pont de Mescle et le pont de Ciano, qui est rattachée à l'arrondissement du Nord-Ouest.

L'arrondissement du Nord prend la dénomination d'arrondissement du Sud.

13 *octobre*. — M. **Massé**, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Tarn, est chargé du ser-

vice ordinaire du département de la Meuse et du service d'études et travaux du chemin de fer de Gondrecourt à Neufchâteau en remplacement de M. **Perronne**, décédé.

Idem. — M. **Jullien**, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, chargé, à la résidence de Carcassonne, du 1[er] arrondissement d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Régnier-Vigouroux**, est chargé du service ordinaire du département du Tarn en remplacement de M. **Massé**, appelé à une autre destination.

M. **Jullien** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

16 *octobre.* — Le 6[e] arrondissement (ligne de Saint-Jean d'Angely à Civray avec embranchement sur Cognac) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Rondel** (M. **Modelski**, ingénieur ordinaire à Niort, est supprimé).

La section de la ligne de Saint-Jean d'Angely à Civray comprise entre la limite du département de la Charente-Inférieure et Civray est réunie au 1[er] arrondissement du service actuellement confié à M. **Le Plénier**, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Melle.

La section de la ligne de Saint-Jean-d'Angely à Civray comprise entre Saint-Jean-d'Angely et la limite du département de la Charente-Inférieure par Aulnoy et l'embranchement de Cognac sont rattachés au 2[e] arrondissement du service précédemment confié à M. **Polony**, ingénieur ordinaire à Rochefort.

La résidence du titulaire du 2[e] arrondissement ainsi organisé sera fixée à la Rochelle.

Idem. — M. **Modelski**, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, chargé, dans le département des Deux-Sèvres, du service ordinaire de l'arrondissement de Niort et des 2[e] et 6[e] arrondissements des services d'études et travaux de chemins de fer respectivement confiés à MM. les ingénieurs en chef **Prompt** et **Rondel** et attaché en outre provisoirement au service de la navigation de la Sèvre et du port de Marans, est chargé, à la résidence de la Rochelle, du 2[e] arrondissement (lignes de Tonnay-Charente à Marennes et à la pointe du Chapus; de Saint-Laurent de la Prée au fort d'Enet; de Saujon à Tonnay-Charente et de Saint-Jean d'Angely à Civray, section comprise entre la limite du département de la Charente-Inférieure et Saint-Jean d'Angely par Aulnay, avec embranchement sur Cognac), du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Rondel**, en remplacement de M. **Polony**, précédemment appelé à d'autres fonctions. Il demeure attaché au service du port et du canal maritime de Marans.

17 *octobre.* — M. **Prevot**, ingénieur auxiliaire de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du canal du Nord sur Paris, est chargé, à la résidence d'Arras, de l'intérim du 1er arrondissement du même service pendant la durée de la mission d'études confiée à M. **Cadart**.

Idem. — M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé directeur de la construction des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

Idem. — La direction des chemins de fer étant supprimée, M. **Picard**, ingénieur en chef de 2e classe, cesse ses fonctions de directeur.

23 *octobre.* — M. **Buffet,** inspecteur général de 2e classe, actuellement chargé du 9e arrondissement d'inspection générale, est chargé du 7e arrondissement, en remplacement de M. **Delestrac,** admis à la retraite.

M. **Delestrac** reste toutefois en fonctions jusqu'au 1er janvier 1883, à l'effet de terminer ses comptes d'inspection de 1882.

Idem. — M. **Marx,** nommé inspecteur général de 2e classe à dater du 16 août 1882 et resté provisoirement chargé, à la résidence de Nancy, d'un service spécial d'études et travaux et de contrôle de travaux de chemins de fer, est chargé du 9e arrondissement d'inspection générale, en remplacement de M. **Buffet,** appelé à un autre service.

Idem. — M. **Robaglia,** nommé inspecteur général de 2e classe à dater du 1er juin 1882, et qui est resté provisoirement chargé, à la résidence de Toulouse, d'un service spécial d'études et travaux de chemins de fer, est chargé du 3e arrondissement d'inspection générale, en remplacement de M. **Raillard,** admis à la retraite.

M. **Raillard** reste toutefois en fonctions jusqu'au 1er janvier 1883, à l'effet de terminer ses comptes d'inspection de 1882.

Idem. — M. **Viollet-Dubreil,** actuellement chargé, à la résidence de Tours, du service ordinaire du département d'Indre-et-Loire et d'un service spécial d'études et travaux de chemins de fer, et nommé inspecteur général de 2e classe à dater du 1er novembre, est chargé du 8e arrondissement d'inspection générale, en remplacement de M. **Hardy,** précédemment admis à la retraite.

M. **Hardy** reste toutefois en fonctions jusqu'au 1er janvier 1883 à l'effet de terminer ses comptes d'inspection de 1882.

Idem. — M. **Thanneur,** ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Coulommiers et du 3e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Darcel,** est chargé, à la rési-

dence de Nancy, du service spécial d'études et travaux de chemins de fer ci-après désigné, en remplacement de M. **Marx**, promu au grade d'inspecteur général, savoir :

1° *Etudes et travaux :* Lignes de Révigny à Saint-Dizier, de Baroncourt à Etain; de Montmédy à Stenay et à Dun, prolongement jusqu'à Bussang du chemin de fer de Remiremont à Saint-Maurice, de Toul à Pont-Saint-Vincent, de Neufchâteau à Barisey-la-Côte; de Brienne à Sorcy par Joinville et Gondrecourt : de Nancy à Pont-Saint-Vincent, rectification du tracé du chemin de fer stratégique de Nancy à Vézelise et à Mirecourt.

2° *Contrôle des travaux :* Lignes de Sedan vers Bouillon; embranchement Moyeuvre; de la gare de Langres à la ville de Langres; de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille; d'Is-sur-Tille à Gray, de Recey-sur-Ource à Langres.

M. **Thanneur** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Benoust des Orgeries**, ingénieur en chef de 1re classe, cesse d'être chargé du service des études et travaux des chemins de fer de Bourges à Gien et d'Argent à Beaune-la-Rolande.

Il reste exclusivement chargé du service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Les lignes de Bourges à Gien et d'Argent à Baune-la-Rolande sont rattachées au service spécial d'études et travaux de chemins de fer confié à M. **Lethier**, ingénieur en chef à Auxerre.

Idem. — M. **Bauby**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et d'un service d'études et travaux de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Toulouse, en remplacement de M. **Robaglia**, précédemment promu au grade d'inspecteur général, d'un service spécial des chemins de fer constitué comme il suit, savoir :

1° *Etudes et travaux :* Lignes de Saint-Girons à Foix, de Toulouse à Auch ; de Foix à Tarascon-sur-Ariége ; de Tarascon à Aix-les-Bains; de Tarascon à Vic-Dessos; de Montauban à Castres; de Castel-Sarrazin à la ligne de Toulouse à Auch; de cette ligne à Lombez ; de Saint-Girons à Seix ; de Chaum au Pont-du-Roy ; de Lannemezan à Arreau; de Ceinture de Toulouse.

2° *Contrôle des travaux:* Liquidation et contrôle des travaux de la ligne de Rodez à Millau.

Idem. — M. **Lefranc**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et d'un service de contrôle de travaux de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Lozère et du service des études et

travaux des chemins de fer de Mende à la Bastide, de Monastier à Mende, de Monastier à Neussargues et de Pont-de-Montgon à Arvant en remplacement de M. **Bauby**, appelé à une autre destination.

23 *octobre*.— M. **Pugens**, ingénieur ordinaire de 1[re] classe chargé, à la résidence de Toulouse, du 1[er] arrondissement du service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Robaglia**, est chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et du service du contrôle des travaux du chemin de fer de Millau à Montpellier (section de Millau à Latour) avec embranchement sur Saint-Affrique, en remplacement de M. **Lefranc**, appelé à une autre destination.

M. **Pugens** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service spécial du canal du Rhône au Rhin, actuellement confié, à la résidence de Besançon, à M. **Maire**, ingénieur en chef précédemment admis à la retraite et provisoirement maintenu en fonctions, est réuni aux attributions de l'ingénieur en chef du service ordinaire du département du Doubs (M. **Châtel**, ingénieur en chef de 2[e] classe, chargé en outre d'un service spécial d'études et travaux de chemins de fer).

Idem. — M. **Chardard**, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, chargé, à la résidence d'Auxerre, du 1[er] arrondissement du service de la navigation de l'Yonne, du 2[e] arrondissement du service du canal du Nivernais, du contrôle des travaux du chemin de fer d'Auxerre à Nevers et du 2[e] arrondissement du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est chargé, à la résidence d'Agen, du service spécial d'études et travaux des chemins de fer ci-après désignés, en remplacement de M. **Faraguet**, précédemment admis à la retraite, savoir :

Lignes de Port-Sainte-Marie à Riscle, de cette ligne à Auch; d'Houeillès à la ligne de Condom à Riscle; d'Houeillès à Bazas; de Marmande à Houeillès; d'Auch à Lannemezan.

M. **Chardard** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

M. **Hétier**, ingénieur ordinaire de 1[re] classe chargé, dans le département de la Mayenne, du service ordinaire de l'arrondissement de Mayenne et du 4[e] arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **de la Tournerie**, est chargé, à la résidence de Poitiers, du service d'études et travaux et de contrôle de travaux des chemins de fer ci-après désignés en remplacement de M. **Rondel**, mis en service détaché, savoir :

1° Études et travaux (lignes de Niort à Ruffec ; de Tonnay-Cha-

rente à Marennes et à la pointe de Chapus ; de Saujon à la ligne précédente ; du Quéroy à Nontron ; de Saint-Jean d'Angely à Civray avec embranchement sur Cognac par Matha ; de Saint-Laurent de la-Prée au fort d'Enet ; de Surgères à Marans ; de l'embranchement du port de Marans ; de Neuville à Bressuire ; de Breuil-Baret à Parthenay.

2° Contrôle des travaux : Ligne de Taillebourg à Saint-Jean d'Angely. M. **Hétier** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Pesson**, ingénieur en chef de 2e classe, remis à la disposition du département des travaux publics par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est remis en activité pour remplir les fonctions de secrétaire de la Commission chargée de l'étude des questions se rapportant au régime des chemins de fer.

23 *octobre.* — M. **Cadart** (Gaston), ingénieur ordinaire de 2e classe déjà chargé, à la résidence d'Arras, du 1er arrondissement du service des études du canal du Nord sur Paris, sera chargé en outre du 2e arrondissement (2e section) du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord en remplacement de M. **Mille** qui reste exclusivement attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais. M. **Prévot**, ingénieur auxiliaire de 3e classe, chargé, à la résidence d'Arras, de l'intérim du 1er arrondissement du service des études du canal du Nord sur Paris, sera chargé en outre de l'intérim de l'arrondissement du contrôle d'exploitation ci-dessus désigné, pendant la durée de la mission d'études confiée à M. **Cadart**.

24 *octobre.* — Par arrêté du 16 août, la ligne de Bussière-Galant à Saint-Yriex, réunie par arrêté du 15 décembre 1881 au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Roman**, est rattachée au 3e arrondissement du service.

Idem. — M. **Peslin**, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Lille, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord (2e section), et au service spécial d'observations hydrométriques et d'annonce des crues des bassins de l'Escaut, de la Sambre et de l'Yser (4e arrondissement), est chargé, à la résidence de Tours, du service ordinaire du département d'Indre-et-Loire et du service spécial d'études et travaux des chemins de fer ci-après désignés, en remplacement de M. **Viollet-Dubreil**, promu au grade d'inspecteur général, savoir :

Lignes de Châteauroux à Châteaumeillant ; de Châteaumeillant à Montluçon ; de Romorantin à Blois ; d'Issoudun à Saint-Florent, de

Buzençais à Argent ; de Saint-Aignan par Coutres vers Blois; de Saint-Amant à Châteaumeillant.

M. **Peslin** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

27 *octobre*.— M. **Cornac**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Aude, du service ordinaire de l'arrondissement de Carcassonne et du 2e arrondissement (2e section) du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, sera chargé, à la même résidence, du 1er arrondissement (lignes de Cette à Montbazin, de Moux à Caunes, de Narbonne à Bize, de Bize à la Bastide-Rouairoux), du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Régnier-Vigouroux**, en remplacement de M. **Jullien**, appelé à d'autres fonctions.

M. **Cornac** reste provisoirement chargé de l'intérim du service qui lui est actuellement confié.

28 *octobre*.— M. **Guiard**, ingénieur ordinaire de 1re classe actuellement chargé, dans le département de Seine-et-Oise, à la résidence de Corbeil, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud-Est et attaché au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Cabarrus**, et au contrôle des travaux du chemin de fer de grande ceinture de Paris, sera chargé, à la résidence de Paris, du 2e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Seine, des 1er et 2e arrondissements de la 1re section du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, et attaché au service du contrôle des études relatives à l'établissement de chemins de fer métropolitains, en remplacement de M. **Lax**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

M. **Guiard** reste d'ailleurs chargé de la liquidation de la construction du chemin de fer de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges.

M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, reste chargé de la liquidation des travaux de reconstruction du pont au Double et des quais aux abords.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

3 *octobre* 1882. — M. **Mazauric** (Hérault), service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.

5 *octobre*. — M. **Vitrac** (Charente), service ordinaire.

Idem. — M. **Imbert** (Tarn), service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

7 *octobre*. — M. **Connétable** (Aube), service de la navigation de la Seine (1re section, 1re division).

Idem. — M. **Marin** (Côte-d'Or), service du canal de Bourgogne.

Idem. — M. **Gauliard** (Côte-d'Or), service du canal de Bourgogne.

16 *octobre*. — M. **Bourel** (Nord), service ordinaire.

Idem. — M. **Désesquelles** (Loir-et-Cher), service ordinaire.

Idem. — M. **Carlier** (Haute-Marne), service du canal de la Marne à la Saône.

Idem. — M. **Bodart** (Aube), service ordinaire.

18 *octobre*. — M. **Gardé** (Gironde), service de la navigation de la Dordogne et de l'Isle.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

3 *octobre* 1882. — M. **Aunay**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département d'Oran, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être employé au service des travaux publics du Sénégal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

7 *octobre*. — M. **Metge**, conducteur de 4e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie des canaux de Beaucaire, est placé dans la situation de service détaché à titre de directeur des travaux de cette compagnie.)

9 *octobre*. — M. **Doudenil**, conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service municipal de la ville de Châteauroux, est autorisé à entrer au service de l'administration des chemins de fer de l'État en qualité de conducteur de travaux, à la résidence de Tours.

Il sera placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ.

23 *septembre* 1882. — M. **Cosse**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département du Cher, actuellement en congé avec traitement entier pour raisons de santé, est maintenu dans cette situation jusqu'au 2 septembre 1883, époque à laquelle il atteindra l'âge fixé pour la retraite.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

20 *octobre* 1882. — M. **Doublier**, conducteur de 3e classe en congé renouvelable au dépôt central de l'artillerie à Paris, est autorisé à entrer au service de la compagnie universelle du canal interocéanique de Panama.

Il conserve le bénéfice du congé renouvelable.

5° DISPONIBILITÉ.

28 *septembre* 1882. — M. **Gaugé**, conducteur de 4e classe au service du canal de la Marne à la Saône, dans le département de la Côte-d'Or, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

21 *octobre*. — M. **Georges**, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de l'Ain en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois, pour raisons de santé, est maintenu dans cette situation pendant une nouvelle période de six mois à dater du 18 octobre 1882.

6° DÉMISSIONS.

3 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Mancy**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Florentin à Vitry-le-François, dans le département de l'Aube.

7 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Siant**, conducteur de 2e classe au service hydraulique du Gier et aux services municipaux de la ville de Saint-Chamond.

21 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Biermann**, conducteur de 4e classe, précédemment attaché, dans le département de l'Indre, au service du canal de jonction de la Garonne à la Loire et actuellement en congé sans traitement.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **de Meyssas**, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Ardèche. . . .	21 octobre 1882.
M. **Lecardeur**, conducteur de 4e classe, en congé, au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.	25 octobre 1882.
M. **Coignard**, conducteur principal au service maritime du département des Bouches-du-Rhône.	31 octobre 1882.
M. **Gargarit**, conducteur de 1re classe, détaché au service du Ministère de l'Agriculture. .	2 novembre 1882.
M. **Souriaux**, conducteur principal, détaché au service du Ministère de l'Agriculture. .	15 novembre 1882.
M. **Robe dit Robin**, conducteur principal au service ordinaire du département de la Sarthe.	22 novembre 1882.
M. **Sonthonnax**, conducteur de 4e classe, en congé, au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. .	27 novembre 1882.
M. **Nicolle**, conducteur principal au service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division), dans le département de la Seine.	10 décembre 1882.
M. **Marchal**, conducteur de 4e classe, en congé, au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.	26 décembre 1882.
M. **Bécret**, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Aisne et à la ligne de Laon à Château-Thierry.	1er janvier 1883.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Radiguet**, conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement.	8 mars 1879.
M. **Dantony**, conducteur de 1re classe, détaché en Cochinchine.	6 septembre 1882.
M. **Périsse**, conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement.	27 septembre 1882.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

23 *septembre* 1882. — M. **Sicot**, conducteur principal au service de la 4e section du canal de l'Est dans le département des Vosges, passe, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de Dombasle à Saint-Dié.

M. **Sicot** ne sera pas remplacé au service du canal de l'Est.

27 *septembre*. — M. **Coïnte**, conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Somme et au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, est chargé dans le même département, à la résidence de Péronne, de l'intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire du service de l'arrondissement de l'Est.

Idem. — M. **Bertrand**, conducteur de 4e classe, détaché au Sénégal est remis par M. le Ministre de la Marine et des Colonies à la disposition de l'Administration des Travaux Publics.

5 *octobre*. — M. **Sayous**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département de la Charente, passe dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive.

Idem. — M. **Girou**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve (même département).

Idem. — M. **Pagot**, conducteur de 2e classe, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Somme.

7 *octobre*. — M. **Janton**, conducteur de 2e classe au service de la 2e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée et au service de la 1re section du contrôle des chemins de fer d'Orléans et prolongements, dans le département de l'Allier, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Geffroy**, ancien conducteur, est réintégré avec son grade de conducteur de 4e classe, et attaché dans le département d'Ille-et-Vilaine au service ordinaire.

9 *octobre*. — M. **Dorizon**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Sarthe, et au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, est attaché en outre au service des études et travaux du chemin de fer de Sablé à Sille-le-Guillaume.

Idem. — M. **Bouru**, conducteur de 3e classe au service des études et travaux du chemin de fer d'Auneau à Melun, dans le dé-

partement de Seine-et-Oise, passe dans le département de l'Oise au service des études et travaux du chemin de fer d'Ormoy à Melun.

Idem. — M. **Brouzet**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, passe au service ordinaire du département de l'Hérault.

18 *octobre*. — M. **Allier**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Drôme, passe, dans le département du Jura, au service des études et travaux des chemins de fer en remplacement de M. **Chabalet**, conducteur de 4e classe, qui le remplacera lui-même dans le département de la Drôme.

L'Éditeur-Gérant : Dunod.

4091. — Paris. Imp. A. L. Guillot, 7, rue des Canettes.

LOIS.

(N° 619)

[11 juin 1882.]

Loi qui approuve une convention relative au régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, et les quatre conventions relatives au raccordement des sections françaises et suisses: 1° du chemin de fer d'Annemasse à Genève; 2° du chemin de fer de Besançon au Locle, par Morteau; 3° du chemin de fer de Bossey-Veyrier à la gare de Genève; 4° du chemin de fer de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph.

Article unique. — Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la convention relative au régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, et les conventions de raccordement des chemins de fer d'Annemasse à Genève-Rive et de Besançon au Locle, par Morteau, conclues à Paris, le 14 juin 1881, entre la France et la Suisse, ainsi que les conventions de raccordement des chemins de fer de Bossey-Veyrier à la gare de Genève-Cornavin et de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph, conclues à Paris, le 27 février 1882, entre la France et la Suisse.

Des copies authentiques des cinq conventions sont annexées à la présente loi.

. . . .

(N° 620)

[24 juin 1882.]

Décret qui prescrit la promulgation de la convention douanière et des conventions de raccordement de chemins de fer, signées entre la France et la Suisse les 14 juin 1881 et 27 février 1882.

CONVENTION DE RACCORDEMENT DU CHEMIN DE FER D'ANNEMASSE A GENÈVE.

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également animés du désir de procurer aux citoyens des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer reliant directement Genève à Annemasse, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. *Charles Jagerschmidt*, ministre plénipotentiaire de première classe, officier de la Légion d'honneur, etc., etc.;

Et le Conseil fédéral suisse, M. *Jean-Conrad Kern*, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse près le Gouvernement de la République française;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1er. — Le Gouvernement de la République française s'engage à assurer l'exécution d'un chemin de fer d'Annemasse à la frontière suisse, dans la direction de Genève.

De son côté, le Gouvernement fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession accordée par lui à la république et canton de Genève, à assurer l'exécution d'un chemin de fer de Genève à la frontière française, dans la direction d'Annemasse.

Les travaux seront dirigés, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation au plus tard dans le délai fixé par la concession Annemasse-Genève.

Art. 2. — Le raccordement, à la frontière, des deux sections française et suisse sera effectué conformément aux plans et profils joints au procès-verbal de la conférence tenue à Genève le 26 juin 1880, lesquels, ainsi que ledit procès-verbal, sont approuvés par les hautes parties contractantes.

Art. 3. — Chacun des deux Gouvernements arrêtera et approuvera les projets relatifs à la construction, sur son territoire, des deux tronçons du chemin de fer dont il s'agit.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera, dans les deux pays, de 1m,44 au moins et de 1m,45 au plus.

Les tampons des locomotives et des wagons seront établis de telle manière qu'il y ait concordance avec les dimensions adoptées sur les chemins de fer en exploitation dans les deux pays.

Les terrains seront achetés pour deux voies et les ouvrages d'art et terrassements seront exécutés pour une seule voie; la seconde voie ne devant être établie que si les nécessités de l'exploitation l'exigent.

Dans le cas où la seconde voie serait établie, la largeur de l'entre-voie sera de 2 mètres entre les bords extérieurs des rails.

En pleine voie, les courbes auront au moins 300 mètres de rayon, et les déclivités ne dépasseront pas 20 millimètres par mètre.

Art. 4. — Les deux Gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir que la section comprise entre les stations frontières des deux chemins de fer fran-

çais et suisse, et située partie sur le territoire français et partie sur le territoire suisse, soit exploitée par une seule compagnie ou administration.

Ils permettront que les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation des lignes sur les deux territoires s'entendent à ce sujet. En cas d'accord à cet égard, accord qui sera soumis à l'approbation des hautes parties contractantes, les deux Gouvernements se réservent de s'entendre ultérieurement, en ce qui concerne cette exploitation, par voie de correspondance.

Art. 5. — Toute administration à laquelle sera confiée l'exploitation commune des parties française et suisse du chemin de fer sera tenue de désigner, tant en France qu'en Suisse, un agent spécial et un domicile d'élection où devront être adressés les ordres, les communications et les réquisitions que les Gouvernements respectifs et les autorités compétentes auront à faire parvenir à cette administration.

Cette élection de domicile entraînera compétence judiciaire. Les instances civiles dirigées contre la compagnie chargée de l'exploitation commune, à raison de faits survenus sur la portion de territoire de l'un des deux pays comprise entre les stations frontières, pourront être portées devant la juridiction du domicile élu dans ce pays

Art. 6. — Les deux Gouvernements s'engagent à faire rédiger les règlements de police pour ce chemin de fer, autant que possible, d'après les mêmes principes, et à faire organiser l'exploitation, autant que faire se pourra, d'une manière uniforme.

Les individus légalement condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois ou règlements en matière de douane ou de péages ne pourront pas être employés entre les stations de jonction.

Il n'est, d'ailleurs, dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des États sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

Art. 7. — Les deux Gouvernements feront, d'un commun accord, en sorte que dans les stations dans lesquelles, tant en France qu'en Suisse, ce chemin de fer sera relié avec ceux déjà existants dans les deux pays, il y ait, autant que possible, correspondance entre les départs et les arrivées des trains les plus directs. Ils se réservent de déterminer le minimum des trains destinés au transport des voyageurs, minimum qui ne pourra, dans aucun cas, être moindre de trois par jour dans chaque direction.

Art. 8. — Sur tout le parcours du chemin de fer, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux États quant au mode et au prix de transport et au temps de l'expédition. Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux États dans l'autre ne seront pas traités, sur le territoire de l'État dans lequel ils entreront, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays.

Art. 9. — Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et pour la police concernant les voyageurs, seront réglées de la manière la plus favorable que le permet la législation de chacun des deux États.

Art. 10. — Pour favoriser autant que possible l'exploitation du chemin de fer, les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux

marchandises transportées, en ce qui concerne les formalités d'expédition en douane, toutes les facilités compatibles avec les lois douanières et les règlements généraux des deux États, et spécialement celles qui sont déjà ou seront ultérieurement accordées sur tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux États.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, à destination de stations autres que celles situées à la frontière, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination, sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux de la frontière, pourvu qu'à ce lieu de destination se trouve établi un bureau de douane, qu'il soit satisfait aux lois et règlements généraux, et pour autant que, dans certains cas, d'après ces lois et règlements, la visite ne soit pas jugée nécessaire ailleurs.

Les deux Gouvernements se confèrent respectivement le droit de faire escorter par leurs employés de douane les convois circulant entre les stations frontières des deux pays.

Art. 11. — La voie ferrée de Genève à Annemasse sera considérée comme route internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, ainsi qu'au transport des voyageurs, tant de jour que de nuit, sans distinction de jours ouvrables et fériés, pour ce qui concerne les trains prévus à l'horaire.

Art. 12. — Les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation du chemin de fer seront tenues, en ce qui concerne le service des postes entre et dans les stations frontières, de remplir les obligations dont l'indication suit :

1° Transporter gratuitement, par chaque convoi pour voyageurs, les voitures de la poste des deux Gouvernements, avec leur matériel de service, les lettres et les employés chargés du service ;

2° Transporter gratuitement, tant que les deux Gouvernements ne feront pas usage de la faculté mentionnée au paragraphe précédent, les malles de la poste et les courriers qui convoient les malles, dans un ou deux compartiments d'une voiture ordinaire de deuxième classe ;

3° Accorder aux employés de l'administration postale la libre entrée des voitures destinées au service de la poste et leur laisser la faculté de prendre et de remettre les lettres et les paquets ;

4° Mettre à la disposition des administrations postales des deux États, dans les stations qui seront désignées à cet effet, un emplacement sur lequel pourront être établis les bâtiments ou hangars nécessaires au service de la poste, et dont le prix de location sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts ;

5° Établir, autant que faire se pourra, entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, la conformité qui sera jugée nécessaire par les deux Gouvernements pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Les administrations des postes des deux États s'entendront entre elles relativement à l'emploi du chemin de fer pour le service postal entre les stations frontières.

Art. 13. — Les deux Gouvernements consentent à ce qu'il soit établi des télégraphes électro-magnétiques pour le service du chemin de fer.

Des télégraphes électro-magnétiques pour le service international et public pourront également être établis le long du chemin de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Les Administrations française et suisse auront droit au transport gratuit du personnel voyageant pour le service et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes établies par chacune d'elles le long du chemin de fer, entre les deux gares les plus rapprochées de la frontière.

Art. 14. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris dans le délai d'une année, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait à Paris, le 14 juin 1881.

(*L. S.*) Signé Ch. Jagerschmidt.
(*L. S.*) Signé Kern.

CONVENTION DE RACCORDEMENT DU CHEMIN DE FER DE BESANÇON AU LOCLE, PAR MORTEAU ET LE COL DES ROCHES (*).

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également animés du désir de procurer aux citoyens des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer de Besançon au Locle, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. *Charles Jagerschmidt*, ministre plénipotentiaire de première classe, officier de la Légion d'honneur, etc, etc. ;

Et le Conseil fédéral suisse, M. *Jean Conrad Kern*, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse près le Gouvernement de la République française ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1er. — Le Gouvernement de la République française s'engage à assurer l'exécution d'un chemin de fer de Besançon à Morteau et à la frontière suisse, dans la direction du Locle;

De son côté, le Gouvernement fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession accordée par lui à la compagnie des chemins de fer du Jura bernois, à assurer l'exécution d'un chemin de fer du Locle à la frontière française, dans la direction de Morteau.

Les travaux seront dirigés, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation au plus tard le 1er juillet 1883.

Art. 2. — Le raccordement, à la frontière, des deux sections française et suisse sera effectué conformément aux plans et profils joints au procès-verbal

---

(*) Les trois conventions qui suivent sont identiques à celle du raccordement du chemin de fer d'Annemasse à Genève, *suprà*, p. 1396.

de la conférence tenue à Berne le 21 février 1881, lesquels, ainsi que ledit procès-verbal, sont approuvés par les Hautes Parties contractantes.

Le Gouvernement français exécutera à ses frais le tunnel du col des Roches jusqu'à 15 mètres au delà de la frontière.

Art. 3. — (*Voir les deux premiers paragraphes du même article du type.*)

Art. 4 à 10. — (*Identiques aux mêmes articles du type.*)

Art. 11. — La voie ferrée du Locle à Morteau etc. (*Voir le type pour les articles* 11 *à* 14.)

CONVENTION DE RACCORDEMENT DU CHEMIN DE FER DE BOSSEY-VEYRIER À LA GARE DE GENÈVE.

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également animés du désir de procurer aux citoyens des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer reliant la gare de Genève-Cornavin, par Carouge, à la station de Bossey-Veyrier, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. *Charles Jagerschmidt*, ministre plénipotentiaire de première classe, officier de la Légion d'honneur, etc. etc.;

Et le Conseil fédéral suisse, M. *Jean-Conrad Kern*, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la confédération suisse près le Gouvernement de la République française;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1er. — Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement fédéral suisse se reconnaissent réciproquement le droit de raccorder le réseau des chemins de fer suisses au réseau des chemins de fer de la Haute-Savoie par une ligne qui, partant de la gare de Genève-Cornavin et passant par Carouge, se reliera à la gare de Bossey-Veyrier, sur la ligne d'Annemasse-Collonges.

Le Gouvernement fédéral suisse pourra, en tout temps et à sa convenance, commencer les travaux de la partie de cette ligne située sur le territoire suisse, en informant le Gouvernement de la République française de l'époque du commencement desdits travaux et de celle fixée pour leur achèvement.

Le Gouvernement de la République française s'engage, de son côté, à assurer l'exécution de la partie de cette ligne située sur le territoire français, de telle sorte que cette section, d'environ 100 mètres, soit ouverte à l'exploitation en même temps que la section suisse.

Art. 2. — Le raccordement, à la frontière, des deux sections française et suisse sera effectué conformément aux plan et profil joints aux procès-verbaux des conférences tenues à Genève les 12 septembre et 8 octobre 1881, lesquels, ainsi que lesdits procès-verbaux, sont approuvés par les Hautes Parties contractantes et déclarés définitifs.

Toutefois, si, dans le délai de quinze années à partir de l'échange des ratifications de la présente convention, les travaux de construction de la ligne de

Cornavin à Bossey-Veyrier n'avaient pas reçu un commencement d'exécution, les deux Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de procéder, s'il y a lieu, d'un commun accord, à la revision des plan et profil joints au procès-verbal de la conférence du 8 octobre 1881, en ne modifiant que les conditions techniques du raccordement.

Art. 3 à 10. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 11. — La voie ferrée de Genève-Cornavin à Bossey-Verrier, etc. (*Voir le type pour les articles* 11 *à* 14.)

CONVENTION DE RACCORDEMENT DU CHEMIN DE FER DE THONON AU BOUVERET, PAR SAINT-GINGOLPH.

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également animés du désir de procurer aux citoyens des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. *Charles Jagerschmidt*, ministre plénipotentiaire de première classe, officier de la Légion d'honneur, etc., etc.;

Et le Conseil fédéral suisse, M. *Jean-Conrad Kern*, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse près le Gouvernement de la République française;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1er. — Le Gouvernement de la République française s'engage, dans les limites de la concession accordée à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à assurer l'exécution d'un chemin de fer de Thonon à la frontière suisse, dans la direction du Bouveret.

De son côté, le Gouvernement fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession accordée par lui à la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon, à assurer l'exécution d'un chemin de fer du Bouveret à la frontière française, dans la direction de Thonon.

Les travaux seront dirigés, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation au plus tard le 1er octobre 1883.

Art. 2. — Le raccordement, à la frontière, des deux sections française et suisse sera effectué conformément aux plan et profil joints au procès-verbal de la conférence tenue à Genève le 8 octobre 1881, lesquels, ainsi que ledit procès-verbal, sont approuvés par les Hautes Parties contractantes.

Le Gouvernement français assurera l'exécution du pont sur la Morge, à la frontière des deux États.

A défaut d'entente entre les administrations des chemins de fer limitrophes au sujet de la répartition des frais de construction dudit pont, cette répartition sera faite par les deux Gouvernements.

Art. 3 à 10. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 11. — La voie ferrée de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph, sera considérée, etc. (*Voir le type pour les articles* 11 *à* 14.)

(N° 621)

[29 juin 1882.]

Loi portant concession d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal).

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 30 octobre 1880, entre le Ministre de la Marine et des Colonies et la société anonyme de construction des Batignolles, représentée par *M. Ernest Gouin*, pour la concession du chemin de fer énoncé à l'article 1er.

Art. 3. — Le Ministre des Finances est autorisé à imputer provisoirement sur les ressources de la dette flottante les sommes nécessaires au payement des dépenses autorisées par l'article précédent.

Une loi ultérieure déterminera le mode d'emprunt destiné à pourvoir définitivement à ces dépenses.

Art. 4. — Ladite convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 2 francs.

CONVENTION.

Entre le Ministre de la Marine et des Colonies agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation législative de la présente convention.

D'une part;

Et M. *Ernest Gouin*, agissant au nom de la société de construction des Batignolles.

D'autre part,

Il a été conven ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre de la Marine et des Colonies concède à la société de construction des Batignolles, qui l'accepte, un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal), passant par ou près Rufisque et Thiès (district de Dakar), Kelle, Kébémar et Louga (royaume de Kayor) et M'Pal (district de Saint-Louis).

La société de construction des Batignolles s'engage à exécuter le chemin de fer ci-dessus désigné à ses frais, risques et périls, en se conformant, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

La durée de la concession est fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans.

Art. 2. — Le Ministre de la Marine et des Colonies garantit, au nom de

l'État, pendant la durée de la concession, par kilomètre exploité de la ligne de Dakar à Saint-Louis un revenu minimum net annuel de 1 154 francs.

La compagnie sera autorisée à ouvrir à l'exploitation la nouvelle ligne par section de 20 kilomètres au minimum et la garantie d'intérêt stipulée ci-desus courra pour chaque section à partir du jour de la mise en exploitation et au prorata de la longueur exploitée.

Art. 3. — La compagnie sera tenue de constituer, pour l'exécution des premiers travaux et l'achat du matériel, un capital-actions d'au moins 5 millions de francs qui devra être effectivement versé en argent.

L'État lui avancera, comme complément du capital de premier établissement, la somme de 12 680 000 francs.

Cette somme sera due à la compagnie, comme il est dit à l'article précédent, pour la garantie de revenu, à partir du jour de la mise en exploitation de toute section d'au moins 20 kilomètres et au prorata.

Art. 4. — Les travaux seront exécutés conformément au projet dressé par le service colonial, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Dans le cas où, par suite de l'accroissement du trafic, les bâtiments des gares et stations, ainsi que le matériel roulant, tels qu'ils sont définis au cahier des charges, deviendraient insuffisants, les dépenses à faire par la compagnie, en vue de compléter ces bâtiments et ce matériel, seraient portées en supplément au compte des frais de premier établissement et donneraient lieu à un accroissement de l'avance stipulée à l'article 3.

Lesdites dépenses supplémentaires, après due approbation de l'Administration, seront réglées sur projets dressés par la compagnie ou sur mémoires des fournisseurs, avec une majoration de 15 p. 100, représentant à forfait les dépenses accessoires à la charge de la compagnie pour l'accroissement des bâtiments de servitude, des quais, plaques tournantes, voies d'évitement, machines d'alimentations, etc, ainsi que pour l'accroissement du matériel fixe et de l'outillage.

Aucune dépense supplémentaire ne pourra être inscrite au compte des frais de premier établissement pour le calcul de la garantie d'intérêt stipulée à l'article 2.

Art. 5. — Le Ministre de la Marine et des Colonies se réserve le droit de faire exécuter par les agents de la colonie tout ou partie des terrassements de la plate-forme de la voie ferrée, et, s'il use de cette faculté, le concessionnaire remboursera à la colonie, au prix des évaluations du projet, c'est-à-dire à raison de 6f,40 par mètre courant, les dépenses faites pour l'établissement de cette plate-forme.

Dans le cas où le concessionnaire jugerait à propos d'employer pour les traverses de la voie les bois du pays que le Gouverneur de la colonie pourrait lui livrer gratuitement sur pied, en vertu des traités passés avec les chefs indigènes, la valeur du bois ainsi mis en œuvre serait payée à la colonie à raison de 1 franc par traverse, étant entendu d'ailleurs que les déchets resteront la propriété des indigènes.

Art. 6. — Pour assurer à la compagnie le revenu minimum annuel stipulé à l'article 2 ci-dessus et dont le montant est fixé à forfait à la somme de

1 154 francs, on ajoutera à cette somme le montant des frais d'entretien et d'exploitation, puis on déduira du total de ces deux sommes le montant du revenu brut; la différence représentera le montant de la somme à allouer à la compagnie pour couvrir l'insuffisance des produits du chemin de fer.

La compagnie aura la faculté de transporter gratuitement sur les sections ouvertes à l'exploitation les matériaux, le matériel et le personnel employés pour l'exécution des travaux des sections restant à construire; seulement, il est entendu que les frais d'entretien et d'exploitation afférents à ce transport seront défalqués des frais généraux d'entretien et d'exploitation pour le calcul de la garantie d'intérêt stipulée ci-dessus.

Un arrêté ministériel déterminera, la compagnie entendue, les formes suivant lesquelles le concessionnaire sera tenu de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'Administration supérieure, des recettes brutes du chemin de fer concédé, ainsi que des frais d'entretien et d'exploitation.

Il est entendu que dans les dépenses seront comptés les frais généraux de la compagnie, ainsi que les intérêts des avances de fonds auxquelles le concessionnaire aurait dû recourir pour faire face au service d'exploitation.

Il est entendu, en outre, qu'un tarif à forfait des frais d'entretien et d'exploitation sera établi dès que les conditions de l'exploitation seront suffisamment définies. Ce tarif pourra d'ailleurs être renouvelé et modifié à toute époque pendant la durée de la concession.

A défaut d'accord entre les parties, le règlement sera fait par deux arbitres, dont l'un nommé par l'État, le second par la compagnie concessionnaire; un troisième arbitre sera désigné, s'il y a lieu, par les deux premiers. En cas de désaccord, le tiers arbitre sera nommé par le président du tribunal de Saint-Louis.

Art. 7.—La compagnie devra rembourser à l'État, avec un intérêt de 4 p. 100, au moyen de prélèvements à opérer sur les excédents de revenu net annuel de l'exploitation, toutes les fois que le revenu net annuel de l'exploitation dépassera le montant de la garantie de 1 154 francs par kilomètre fixée à l'article 2 :

1° Les sommes qu'il aurait versées en vertu de la garantie kilométrique annuelle, stipulée à l'article 2, d'un revenu minimum de 1 154 francs;

2° Une annuité de 2 246 francs par kilomètre, qui représentera, pendant toute la durée de la concession, les intérêts et l'amortissement du capital avancé, conformément aux stipulations de l'article 5.

Le chiffre de cette annuité s'augmentera, s'il y a lieu, de l'intérêt et de l'amortissement, fixés à 4 1/2 p. 100 l'an, des avances faites pour l'accroissement du capital de premier établissement prévu par l'article 4.

La compagnie ne sera tenue néanmoins d'affecter à ces remboursements que la moitié des bénéfices représentant l'excédent du revenu net de l'exploitation sur le montant de la garantie, quand cet excédent dépassera le total formé par l'addition du revenu garanti et de l'annuité due pour intérêt et amortissement du capital avancé.

Il est stipulé en outre qu'après le remboursement des avances de fonds ainsi définies, et lorsque le revenu net dépassera l'intérêt à 8 p. 100 du capital total de premier établissement, la compagnie, tout en continuant à payer à l'État l'an-

nuité représentative du capital avancé, partagera avec lui la part de bénéfices représentant l'excédent du revenu net sur cet intérêt à 8 p. 100.

Art. 8. — Tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, des gares, stations et autres ouvrages, seront livrés gratuitement au concessionnaire par le Gouverneur du Sénégal.

Le Ministre de la Marine et des Colonies s'engage en outre à assurer la protection des ouvriers employés sur les chantiers. Les prix des journées des ouvriers indigènes à la charge du concessionnaire seront débattus par lui avec les chefs des villages; mais le Gouverneur de la colonie interviendra, autant qu'il dépendra de lui, pour aplanir les difficultés que pourrait susciter le règlement de ces salaires.

Art. 9. — Tous les matériaux de construction destinés à l'exécution des travaux, ainsi que tous les objets de matériel fixe et roulant, seront exemptés des droits de douanes et d'octroi de mer.

Art. 10. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, la société de construction des Batignolles versera, aussitôt après la promulgation de la loi de concession, à titre de cautionnement, une somme de 100 000 francs, en numéraire ou en rentes sur l'État, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera remboursée à la compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Fait double, à Paris, le 30 octobre 1880.

Pour la société de construction des Batignolles :

L'Administrateur,

Signé Ernest Gouin.

Le Ministre de la Marine et des Colonies,

Signé G. Cloué.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE PREMIER

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer partira de Dakar, suivra le tracé indiqué au plan qui est joint au projet dressé par le service colonial, et aboutira à Saint-Louis.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et le chemin mis en exploitation à la fin du mois d'avril 1883. Ce délai pourrait être prolongé dans le cas où la

convention n'aurait pas été approuvée par le pouvoir législatif à la date du 31 janvier 1881.

Art. 3. — Les travaux seront exécutés conformément au plan et au profil en long du projet dressé par le service colonial; la compagnie sera seulement tenue de soumettre à l'approbation du Ministre de la Marine et des Colonies, dans un délai de six mois à compter de la date de la concession, les projets des ouvrages d'art à établir pour l'écoulement des eaux.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourraient être exécutées que moyennant l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie, dans les bureaux de la colonie, de tous les plans, nivellements et autres documents intéressant la construction et l'exploitation du chemin de fer.

Art. 5. — Avant la mise à exécution des travaux, la compagnie fera dresser, savoir :

1° Un plan général à l'échelle de 1/10000 :

2° Un profil en long à l'échelle de 1/5000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers y compris le profil type de la voie;

4° Un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit au-dessus, soit au-dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice du projet à fournir pour les ouvrages d'art.

Art. 6. — Les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie.

Art. 7. — La largeur de la voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de 1 mètre.

Dans les parties à deux voies, c'est-à-dire dans les stations, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2m,50.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,40 au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,30 de largeur.

Le ballast aura une épaisseur de $0^m,50$.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par l'Administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à 150 mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,015$ par mètre; sur toute l'étendue des stations, le chemin de fer sera de niveau ou présentera de faibles pentes, dont le maximum ne pourra s'élever au-dessus de $0^m,005$ par mètre.

Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités successives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de façon à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'Administration supérieure.

Art. 9. — Indépendamment des gares à construire à Dakar, à Saint-Louis et à Rufisque, la compagnie fera établir, savoir:

1° Neuf stations intermédiaires : à Pont, Thiès, Tivaonone, Périgourey, Kelle, N'Dande, Kébémar, Louga, M'Pal;

2° Six haltes: à Tiaroye, Sébikhotane, Mekhé, Guéoul, Sakal et Rao.

La compagnie pourra, toutefois, être autorisée, sur l'avis du Gouverneur de la colonie, à supprimer provisoirement quelques-unes de ces stations et haltes ou à remplacer quelques-unes de ces stations par des haltes.

Tous les projets d'exécution des gares, des stations et des haltes devront être soumis à l'approbation du Ministre de la Marine et des Colonies.

Les surfaces prévues pour les bâtiments principaux des gares et stations sont les suivantes :

1° GARE DE SAINT-LOUIS.

	Mètres carrés.
Bâtiment principal 500 mètres carrés.	500
Halle à marchandises, 600 mètres carrés.	600
Hangars pour machines, voitures, petits ateliers et magasins, 500 mètres carrés.	500

2° GARE DE DAKAR.

Bâtiment principal, 200 mètres carrés.	200
Halle à marchandises, 800 mètres carrés.	800
Ateliers de réparation, 1 000 mètres carrés.	1 000
Hangars, ateliers, magasins, 750 mètres carrés.	750

3° STATION DE RUFISQUE.

	Mètres carrés
Bâtiment principal, 80 mètres carrés.	80
Halle à marchandises, 200 mètres carrés.	200

4° STATIONS INTERMÉDIAIRES.

Hangar et logement y attenant, 200 mètres carrés.	200

5° HALTES.

Hangar et logement y attenant, 100 mètres carrés.	100

Dans le cas où la gare de Dakar devrait être établie sur un quai, suivant les indications du projet, les travaux de construction de ce quai seraient à la charge de l'État, et la compagnie aurait seulement à exécuter les terrassements du terre-plein dans l'emplacement des bâtiments de la voie.

Les gares de Saint-Louis et de Dakar et la station de Rufisque seront construites en maçonnerie et couvertes en tuile; mais toutes les autres stations, haltes et abris de gardes-lignes seront construits en pans de bois et couverts en aissante.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication publiques ou particulières.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin, l'ouverture du viaduc sera fixée par le Gouverneur de la colonie.

Art. 12. — Le Gouverneur de la colonie fixera également la largeur des ponts à établir au-dessus du chemin de fer pour le passage des routes ou chemins.

Art. 13. — Dans les passages à niveau, la pose de contre-rails et l'établissement de barrières avec maison de garde, pourront exceptionnellement être imposés à la compagnie par le Gouverneur de la colonie, lorsque les circonstances locales l'exigeront.

Art. 14. — Les conditions d'établissement des chemins et des routes aux abords des passages du chemin de fer seront, en outre, déterminées, s'il y a lieu, par le Gouverneur de la colonie.

Les chemins modifiés seront établis dans les mêmes conditions de profil transversal et de chaussée que ceux qu'ils sont appelés à remplacer.

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'écouleraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits, pour éviter toute stagnation des eaux; ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux de dessèchement pour les parties basses des terrains qu'ils traversent; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement, avec une inclinaison suffisante.

Dans tous les cas où l'Administration le jugerait utile, il pourrait être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie

charretière comme passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, après évaluation contradictoire des Ingénieurs de la colonie et de la compagnie.

Art. 16. — Dans le cas où des souterrains devraient être établis pour le passage du Chemin de fer, la largeur et la hauteur de ces souterrains seraient fixées par le Ministre de la Marine et des Colonies.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

Le Ministre de la Marine et des Colonies se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables et la compagnie entendue, les conduites d'eaux ou canaux de dessèchement et d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide. Il est entendu toutefois que, conformément aux prévisions du projet dressé par la colonie, la compagnie pourra employer du sable pris sur place pour le ballastage de la voie.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs, à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails en acier sera d'au moins 20 kilogrammes par mètre courant.

Les traverses auront au minimum une longueur de $1^m,60$, une largeur de $0^m,15$ à $0^m,16$, et une hauteur de $0^m,10$ à $0^m,11$; dans le cas où elles seraient demi-rondes, la largeur à la base serait de $0^m,20$ à $0^m,22$.

Elles proviendront de pin des Landes ou du Nord injecté ou de bois du pays.

Art. 20. — Il ne sera pas établi de clôtures ni de haies, sauf dans les parties de la ligne où cette mesure serait indispensable.

Art. 21. — La livraison par la colonie, à la compagnie, des terrains nécessaires pour la construction du chemin de fer et de ses dépendances, sera faite sur production des plans de la voie et des divers ouvrages.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude des projets d'exécution, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Tous les travaux de défense militaire sont en dehors de la concession.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'Administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'Administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la colonie.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie. Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après aux articles 38 et 39.

Pour le recouvrement des avances faites, des poursuites seront exercées, s'il y a lieu, contre la compagnie.

Art. 31. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure est indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Le matériel roulant prévu dans la convention comprendra :

8 locomotives de 20 tonnes :

12 voitures de voyageurs, première et deuxième classe;

24 voitures de voyageurs, troisième classe ;

6 fourgons ;

80 wagons couverts ;

80 wagons plats.

Les machines locomotives seront construites sur de bons modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

1° Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de rideaux et de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'Administration pourra exiger l'organisation d'un service de voitures du type ordinaire dit *de première classe ;* le prix du tarif applicable à ces voitures sera de 0f,16 par voyageur et par kilomètre, transport compris.

L'Administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives et tenders, s'il en est fait usage, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés du Gouverneur de la colonie, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans le paragraphe qui précède seront obligatoires, non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration de la marine.

Outre la surveillance ordinaire, l'Administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer prendra fin à l'expiration du délai de quatre-vingt-dix-neuf ans prévu par l'article 1er de la convention, ce délai étant compté à partir de l'époque fixée par l'article 2 ci-dessus pour l'achèvement des travaux de construction.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Département de la Marine et des Colonies sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que

les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouverneur aurait le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, la colonie sera tenue, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si la colonie le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, la colonie ne pourra être tenue de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque, après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen, qui ne pourra être inférieur au revenu net garanti par l'État, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la construction et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas été encore restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art 39. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre de la Marine et des Colonies. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 40. — Les dispositions des deux articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées ou de faits qui ne lui seraient pas imputables.

La déchéance ne pourrait d'ailleurs être prononcée qu'après avis consultatif du Conseil d'État, le concessionnaire entendu.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	TOTAUX.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.. Voitures couvertes, fermées à vitres, et à banquettes rembourrées (1re classe)...	0 08	0 04	0 12
Voyageurs.. Voitures couvertes, et fermées à vitres, (2e classe)...	0 055	0 025	0 08
Voyageurs.. Voitures couvertes, fermées à vitres (3e classe)...	0 037	0 018	0 055
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés par les trains de voyageurs... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50.)	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs...	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres...	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs...	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes...	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fer. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Alfa...	0 12	0 08	0 20

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3ᵉ classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sables. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0 08	0 05	0 13
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 5 tonnes.	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 5 tonnes.	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3 37	2 25	5 62
Tender de 7 à 10 tonnes.	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de 10 tonnes.	2 02	1 35	3 37
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0 22	0 15	0 37
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.			
Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide.	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DE CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés par le tarif pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dûs à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à 5 kilogrammes ;

2° Au-dessus de 5 kilogrammes, jusqu'à 10 kilogrammes ;

3° Au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des tarifs particuliers que l'Administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun complément du prix de place. Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, et

elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 44. — Les animaux, denrées, marchandises, effets ou autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'Administration, qui prononcera définitivement.

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facultés à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration de la marine, sur la proposition de la compagnie.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables:

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des garanties spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous les paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseront ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut-être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le Gouverneur de la colonie, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus

les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans condition, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 5 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité prticulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expédi-diteurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception. Mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement six heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de trois heures après l'arrivée de ce même train.

Pour les animaux ces délais seront fixés à trois heures pour les gares de départ et à deux heures pour les gares d'arrivée.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois l'Administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fractions indivisibles de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui fixé pour leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre de la Marine et des Colonies, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'Administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition, au point de jonction, seront fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 50. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'Administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — La compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais qui seront déterminés par l'Administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins 5000 âmes.

Les tarifs à percevoir sont fixés par l'Administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde, sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de

voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication. Le Gouverneur de la colonie, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement a besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes ; le surplus de la voiture sera au service de la compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la compagnie devra livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux, dont la marche sera réglée par le Gouverneur de la colonie, la compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la compagnie pour chaque train ne pourra

excéder 0f,75 par kilomètre parcouru pour la première voiture et 0f,25 pour chaque voiture en sus de la première.

4° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et marchandises.

5° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures du départ, la marche ou le stationnement des convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police; le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Gouverneur de la colonie, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation; elles seront montées sur châssis et sur roues ; leur poids ne dépassera pas 8000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

8° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la compagnie dans chaque section.

10° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le Gouverneur de la colonie, compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.

11° La compagnie sera tenue de fournir gratuitement, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'Administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés.

12° La position sera choisie de manière que les bâtiments construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

13° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces

appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

14° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 56. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convois ordinaires les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État; leurs formes et dimensions seront déterminées par le Gouverneur de la colonie, la compagnie entendue.

Les employés de l'Administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'Administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de la location en sera fixé à raison de trente centimes par compartiment et par kilomètre. Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long de la voie, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccorder provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le Gouverneur de la colonie, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du Gouverneur de la colonie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ses appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de la colonie.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58. — Dans le cas où la colonie ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 59. — Toute exécution ou autorisation de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Art. 60. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur la ligne concédée ou qui pourraient être établis en prolongement de ladite ligne.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la compagnie, la redevance à payer à ladite compagnie sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites compagnies, il sera statué par le Gouverneur de la colonie, les deux compagnies entendues.

Dans ce cas, lesdites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur la ligne, le Gouverneur de la colonie y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres 20 p. 100.

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'Administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Art. 61. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines et carrières ou d'usines et établissements commerciaux qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le Gouverneur de la colonie statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais des propriétaires et sous le contrôle de l'Administration coloniale.

La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'Administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'Administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où ces limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles de barrières des embranchements autorisés par l'Administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'Administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas de l'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le Gouverneur de la colonie pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure et sans préjudice de tous les dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de réclamer pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f,18 par tonne pour le premier kilomètre; en outre, 0f,06 par tonne et par kilomètre

en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou des destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'Administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif général et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3 500 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum sera revisé par l'Administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 62. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière au Sénégal, la cote de cette contribution pour les chemins de fer serait calculée en raison de la surface du terrain occupée par ces chemins et leurs dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin de fer et de ses dépendances, et qui seront agréés par l'Administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 64. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne regarde pas les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public une somme de 100 francs pour chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le Gouverneur de la colonie rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré conformément au décret du 27 mai 1854.

Art. 66. — La compagnie fait élection de domicile à Paris. Elle est tenue d'avoir à Saint-Louis un représentant accrédité auprès de l'Administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la Préfecture de la Seine ou au secrétariat du Gouvernement, à Saint-Louis.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Vu pour être annexé à la convention en date du 30 octobre 1880.

Signé G. Cloué.

Vu pour être annexé à la loi portant concession d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal).

Paris, le 29 juin 1882.

Signé Jules Grévy.

Le Ministre des Finances,
Signé Léon Say.

Le Ministre de la Marine et des Colonies,
Signé Jauréguiberry.

(N° 622)

[5 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de la Sénia à Aïn-Témouchent, et approuve les conventions passées entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie de l'Ouest algérien.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de la Sénia à Aïn-Témouchent, par ou près Misserghin, Er-Rahel et Rio-Salado.

Art. 2. — Sont approuvées les conventions passées les 10 décembre 1881 et 6 avril 1882 entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, lesdites conventions portant : 1° concession définitive du chemin de fer désigné à l'article 1er ; 2° concession éventuelle du prolongement dudit chemin de fer jusqu'à Tlemcen; 3° engagement par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien d'accepter, sous les conditions déterminées, la concession des lignes de Tlemcen à la frontière du Maroc, de Sebdou à

Tlemcen, et du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Sénia.

Art. 3. — Est autorisée la substitution à la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie de l'Ouest algérien*, et dissoute par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 3 novembre 1881, de la société anonyme établie à Paris les 3 et 10 novembre 1881, suivant statuts déposés aux minutes de Mᵉ Lavoignat, notaire, et sous la même dénomination de *Compagnie de l'Ouest algérien*, pour les concessions qui ont été accordées à la première de ces sociétés par la convention du 8 mai 1881, approuvée par la loi du 22 août 1881.

Art. 4. — Les émissions d'obligations ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du Ministre des Finances, par le Ministre des Travaux Publics et au taux minimum qui sera déterminé par lui, la compagnie entendue.

En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au double du capital-action. Ce capital-action devra être définitivement versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Le Ministre des Travaux Publics pourra toujours exiger que les fonds qui proviennent d'émissions d'obligations soient déposés, en tout ou en partie, à la Caisse des dépôts et consignations, ou à tout autre établissement agréé par lui, pour n'en être retirés que sur son autorisation, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La compagnie aura, d'ailleurs, la faculté d'effectuer ce dépôt soit en espèces, soit en valeurs de l'État ou garanties par l'État.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent sera remis dans les trois mois au Gouverneur général civil de l'Algérie et au Ministre des Travaux Publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 6. — Les conventions annexées à la présente loi ne donneront lieu qu'à la perception du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

. . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-un, et le dix décembre.

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, ayant son siège social à Paris, rue Taitbout, 80, représentée par M. *Peytel*, l'un de ses administrateurs, agissant en cette qualité en vertu d'une délégation spéciale du conseil d'administration, en date du 10 novembre 1881, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de trois mois au plus tard,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, qui accepte, à titre définitif, la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent, et, à titre éventuel, la ligne d'Aïn-Témouchent à Tlemcen.

Art. 2. — La durée de la concession de ces deux lignes commencera à courir de la date de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention. Elle prendra fin le 30 novembre 1975, date de l'expiration de la concession des lignes de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès et de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ ; qui constituent le réseau actuel de la compagnie de l'Ouest algérien.

Art. 3. — La compagnie s'engage à exécuter et à pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécessaire à l'exploitation : 1° la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent dans le délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention ; 2° la ligne concédée à titre éventuel dans un délai à fixer lors de la déclaration d'utilité publique par l'État, la compagnie entendue.

Les longueurs des sections à livrer successivement à l'exploitation seront déterminées par le Ministre des Travaux Publics, la compagnie entendue, en raison de l'importance des centres de population et de colonisation à desservir.

Art. 4. — La compagnie se conformera, pour la construction et l'exploitation, au cahier des charges annexé à la loi du 22 août 1881, portant concession de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, sauf les modifications ci-après, qui seront applicables à l'ensemble du réseau concédé à la compagnie.

1° A l'article 9 sera ajouté un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Toutefois, si pendant la durée de la concession de nouvelles stations de « voyageurs ou gares de marchandises sont reconnues nécessaires par le Mi- « nistre des Travaux Publics, la compagnie sera tenue de les établir et de les « exploiter; leur emplacement sera déterminé par le Ministre des Travaux « Publics, la compagnie entendue, après une enquête spéciale. »

2° L'article 37 est modifié comme il suit :

« A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la con- « cession, comptées à partir de la date de la promulgation de la loi approuvant « la présente convention, le Gouvernement aura la faculté de racheter la con- « cession entière du réseau de la compagnie de l'Ouest algérien.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus « par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le ra- « chat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles an- « nées, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et « payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la « durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net, y « compris le produit de la garantie de l'Etat, de la dernière des sept années « prises pour terme de comparaison.

« La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, « les remboursements auxquels elle aurait droit à 'expiration de la concession, « suivant l'article 36 du cahier des charges.

« Si le Gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article « de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les li- « gnes dont l'exploitation remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non « d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établisse- « ment. »

Art. 5. — Le Ministre des Travaux Publics garantit à la compagnie, au nom de l'État pendant la durée de la concession, un intérêt de 4f,85 p. 100, amortissement compris, sur le montant réel des dépenses de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent, mais jusqu'à concurrence seulement d'un chiffre maximum de 8 800 000 francs.

La garantie d'intérêt s'appliquera en outre, jusqu'à concurrence d'une somme maximum de 1 500 000 francs :

1° Aux travaux et dépenses que pourra nécessiter ultérieurement le développement du trafic ;

2° Aux travaux et installations de toute nature que la compagnie de l'Ouest algérien pourrait avoir à faire, dans le cas où elle estimerait utile d'emprunter le tronçon entre la Sénia et Oran à la ligne d'Alger à Oran, et dans les gares de ce tronçon pour amener à Oran les trains de la ligne nouvelle.

Ces divers travaux devront être préalablement autorisés par le Ministre des Travaux Publics, sur le vu des projets présentés par la compagnie.

Art. 6. — Pour permettre l'évaluation du chiffre de revenu net garanti par le premier paragraphe de l'article 5, la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, des sommes dépensées par elle chaque année en frais de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent.

Les comptes qui seront dressés à cet effet comprendront, savoir :

1° Toutes les sommes que la compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pour les sections de ligne successivement mises en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante, étant entendu que ces trois cinquièmes ne figureront pas dans les dépenses d'exploitation fixées à forfait par l'article 7 ci-après ;

3° 15 p. 100 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes précédents, pour tenir compte à la compagnie de ses frais généraux, frais d'administration, de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux. Ce quantum sera réduit à 12 p. 100 pour

les dépenses faites sur la somme de 1 500 000 francs ci-dessus prévue au deuxième paragraphe de l'article 5, pour les travaux à faire sur le tronçon commun de la Sénia à Oran et pour les travaux ultérieurs nécessités par le développement du trafic.

Seront déduits des comptes ainsi dressés :

1° Les produits bruts de toute nature afférents aux diverses sections de la nouvelle ligne jusqu'à leur mise en exploitation exclusivement ;

2° Le produit de l'aliénation des propriétés immobilières.

La compagnie devra, dans le premier trimestre de chaque année, remettre au Ministre des Travaux Public le compte des dépenses de premier établissement, dressé comme il est dit ci-dessus, pour servir de base au calcul du revenu net garanti. Ce compte sera complété à l'ouverture de chaque section à l'exploitation, et au plus tard dans le délai d'un an à dater de l'ouverture de la ligne totale à l'exploitation. Il sera augmenté chaque année, s'il y a lieu, des dépenses de premier établissement faites postérieurement à cette ouverture totale, sans cependant qu'en aucun cas le capital garanti par l'État puisse dépasser le maximum fixé à l'article précédent.

Les comptes ainsi remis par la compagnie serviront de base chaque année au calcul du revenu net garanti.

L'État se réserve un délai de six mois, à partir de la remise desdits comptes, pour en contrôler l'exactitude ; en cas de contestations, la compagnie recevra néanmoins, dans les trois mois de cette remise, un acompte des quatre cinquièmes, le dernier cinquième ne devant être payé qu'après l'apurement des comptes.

Art. 7. — Pour le fonctionnement de la garantie, on calculera le produit net de l'exploitation en déduisant du montant des recettes brutes le chiffre des dépenses d'exploitation, calculées d'après le barème suivant, fixé à forfait :

Au-dessous de 9 000 francs de recette brute par kilomètre, la somme de 7 000 francs.

De 9 000 francs à 11 000 francs 7 460 francs ;

De 11 000 francs à 12 000 francs 7 920 francs ;

De 12 000 francs à 13 000 francs, 66 p. 100, de la recette brute, sans excéder 8 190 francs ;

De 13 000 francs à 14 000 francs, 63 p. 100, de la recette brute, sans excéder 8 400 francs ;

De 14 000 francs à 15 000 francs, 60 p. 100, de la recette brute, sans excéder 8 550 francs ;

De 15 000 francs à 16 000 francs, 57 p. 100, de la recette brute, sans excéder 8 640 francs ;

De 16 000 francs à 20 000 francs, 54 p. 100, de la recette brute, sans excéder 10 400 francs ;

Au-dessus de 20 000 francs, 52 p. 100 de la recette brute.

Les conditions de ce barème pourront être revisées tous les dix ans, à la demande soit de l'État, soit de la compagnie, d'après les résultats de l'expérience, étant tenu compte de la somme nécessaire à la constitution du fonds de réserve dont il est parlé ci-après.

Si le produit net annuel de l'exploitation atteint ou dépasse le revenu annuel garanti, il ne sera rien dû à la compagnie par l'État, et l'excédent sera partagé comme il est dit à l'article 8 ci-après.

Si le produit net annuel est inférieur au revenu annuel garanti, la différence sera payée par l'État à la compagnie; en outre, au cas où les recettes brutes kilométriques de l'exploitation resteraient inférieures à 7 000 francs, la différence serait versée par l'État à la compagnie. Par contre, si les dépenses d'exploitation sont inférieures aux chiffres du barème, la différence sera affectée à la constitution d'un fonds de réserve jusqu'à concurrence de 500 000 francs et dont la compagnie pourra disposer, sauf justification, pour frais de renouvellement et d'entretien de la voie et du matériel, accidents imprévus de l'exploitation, etc. Lorsqu'il dépassera 500 000 francs, les deux tiers de l'excédent seront versés à l'État en atténuation de ses avances, l'autre tiers appartiendra à la compagnie.

La garantie de revenu attribuée à la compagnie s'exercera à partir du jour de la mise en exploitation totale ou partielle de la ligne, au prorata du nombre de kilomètres exploités et, pour la première année d'exploitation, au prorata du nombre de jours restant à courir entre la date de la mise en exploitation et le 31 décembre de l'année.

Art. 8. — Les sommes versées par l'État en vertu de la clause de garantie constituent des avances remboursables.

Toutes les fois que les recettes nettes de la ligne entière de la Sénia à Aïn-Témouchent, calculées ainsi qu'il est dit à l'article précédent, dépasseront le revenu net annuel garanti, l'excédent servira d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu net garanti pour les lignes de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès et de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, tel qu'il a été déterminé par la convention annexée à la loi du 22 août 1881.

Réciproquement, l'excédent sur le revenu garanti pour ces deux lignes par ladite convention servira d'abord, avant toutes attributions, à parfaire le revenu net garantie pour la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent; le surplus sera porté pour deux tiers au compte de l'État en déduction des avances et annuités de arantie qu'il aura payées pour l'ensemble du réseau, et ce jusqu'au remboursement intégral de ces avances et annuités de garantie cumulées avec un intérêt à 4 p. 100; le troisième tiers appartiendra à la compagnie.

Après complet remboursement à l'État de ses avances augmentées de l'intérêt à 4 p. 100, l'excédent des recettes nettes annuelles sur le montant du revenu annuel garanti sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

Art. 9. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie stipulée aux articles précédents, les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle du Ministre des Travaux Publics, des dépenses de premier établissement, des recettes brutes et des dépenses d'exploitation.

La compagnie devra remettre au Ministre des Travaux Publics, dans les trois mois qui suivront chaque semestre, l'état des produits de la ligne pendant le semestre écoulé, avec le calcul des sommes dues à la compagnie en vertu de la garantie, ou, s'il y a lieu, du compte de partage des produits nets entre l'État et la compagnie.

Les sommes ainsi dues seront versées par l'État à la compagnie, ou réciproquement par la compagnie à l'État, dans les trois mois de la remise des comptes jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes, le dernier cinquième ne devant être payé qu'après l'apurement des comptes.

Le Ministre des Travaux Publics statuera sur toutes les réclamations de la compagnie relatives à ces comptes, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 10. — La compagnie est autorisée à émettre, à partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, les obligations nécessaires pour couvrir, concurremment avec le capital-actions, le montant des dépenses de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent, évaluées à 8 800 000 francs, comme il est dit à l'article 5 ci-dessus.

Art. 11. — Toute convention qui pourrait être faite entre la compagnie de l'Ouest algérien et la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, soit pour l'usage des gares communes, soit pour celui du tronçon commun entre Oran et la Sénia, devra être préalablement soumise à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation afférentes à ce tronçon, elles seront calculées suivant le barême établi à l'article 7 ci-dessus.

Art. 12. — Dans le cas où la déclaration d'utilité publique de la ligne d'Aïn-Témouchent à Tlemcen, concédée à titre éventuel par l'article 1er ci-dessus, serait prononcée après accomplissement des formalités voulues par les lois et règlements, dans le délai de quinze mois à dater de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, le montant du capital maximum garanti affecté à la construction de cette ligne sera fixé par le Ministre des Travaux Publics, sur l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, la compagnie entendue, et toutes les dispositions des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 qui précèdent lui seront applicables.

Art. 13. — Comme garantie de ses engagements, la compagnie versera dans la caisse de l'État, à titre de cautionnement, dans le délai qui sera fixé par le Ministre des Travaux Publics, une somme de 100 000 francs, en numéraire, ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux ; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'un an après la mise en exploitation de la ligne.

Art. 14. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jours, mois et an que dessus.

Lu et approuvé :

L'Administrateur de la Compagnie de l'Ouest algérien,

Signé Peytel.

Lu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

Signé Raynal.

CONVENTION ADDITIONNELLE.

L'an mil huit cent quatre-vingt-deux et le six avril,

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi ;

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, ayant son siège social à Paris, rue Taitbout, n° 80, représentée par M. Peytel, l'un de ses administrateurs, agissant en cette qualité en vertu d'une délégation spéciale du conseil d'administration en date du 10 novembre 1881, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de trois mois au plus tard,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le délai de quinze mois fixé par l'article 12 de la convention du 10 décembre 1881 est porté à deux ans.

Art. 2. — La compagnie s'engage à accepter ultérieurement la concession de tout ou partie des lignes de Tlemcen à la frontière du Maroc, du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Sénia, de Sebdou vers Tlemcen, dans le cas où l'État jugerait à propos de lui accorder cette concession dans un délai de deux années à dater de la promulgation de la loi approbative de la présente convention. Elle s'engage à dresser et à fournir dans un délai de six mois les avant-projets de ces lignes, sans que l'État soit tenu d'indemniser la compagnie des frais de ses études, si la concession ne lui était pas accordée.

Les dispositions des articles 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de la convention du 10 décembre 1881 seraient applicables auxdites lignes. Le délai d'exécution serait déterminé par la loi déclarative d'utilité publique ; le montant du capital maximum garanti affecté à la construction de ces lignes serait fixé par le Ministre des Travaux Publics, sur l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, la compagnie entendue.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé :	Approuvé l'écriture :
L'Administrateur de la Compagnie de l'Ouest algérien,	*Le Ministre des Travaux Publics,*
Signé Peytel.	Signé H. Varroy,

. . . .

(N° 623)

[5 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Bouc.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'agrandissement et l'approfondissement du port de Bouc, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs les 11 et 13 décembre 1879 et 5 mai 1881, ainsi qu'aux avis du conseil général des Ponts et Chaussées en date des 7 et 31 mars 1881.

La dépense, évaluée à 4 600 000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

Art. 2. — Une somme de 1 600 000 francs est, en outre, attribuée, sur les mêmes ressources, au département de la guerre, pour l'exécution et l'armement des nouveaux ouvrages de défense nécessités par les travaux mentionnés dans l'article qui précède.

. . . .

(N° 624)

[5 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Casamozza à Bonifacio, comprise entre Casamozza et le Fium'Orbo.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la première section du chemin de fer de Casamozza à Bonifacio, comprise entre Casamozza et le Fium'Orbo et passant par ou près Cervione et Aleria.

La largeur de la voie sera de un mètre entre les bords intérieurs des rails.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Les travaux d'infrastructure comprendront, dans les parties insalubres de la plaine, des plantations d'eucalyptus sur une

largeur de terrain de 15 mètres de chaque côté du chemin de fer et en dehors des emprises nécessaires à son établissement.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Le département, les communes ou les propriétaires intéressés devront fournir soit les terrains nécessaires aux plantations d'eucalyptus, soit une somme représentant la valeur desdits terrains.

Cette part contributive, ajoutée aux autres subventions en terrains ou en argent qui ont été ou qui seraient offertes, viendra en déduction des dépenses de l'entreprise.

Art. 4. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 5. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 625)

[5 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Largentière à Saint-Sernin, sur la ligne de Vogué à Aubenas.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Largentière à Saint-Sernin, sur la ligne de Vogué à Aubenas.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de l'Ardèche, dans sa délibération du 29 avril 1881, de payer à l'État, pour l'établissement de la ligne désignée à l'article 1er, une

subvention égale au cinquième de la valeur des terrains à acquérir.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les dispositions à prendre pour assurer l'exploitation de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 626)

[5 août 1882.]

Loi qui autorise l'exécution des travaux d'établissement de la seconde voie sur le chemin de fer d'Amagne à Vouziers et à Apremont.

Art. 1er. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre, sur le chemin de fer d'Amagne à Vouziers et à Apremont, l'exécution des travaux d'établissement de la seconde voie, ainsi que ceux de réfection et de parachèvement qui seront reconnus nécessaires.

Art. 2. — Les dépenses des travaux autorisés par l'article 1er ci-dessus seront imputées sur les crédits mis chaque année à la disposition du Ministre des Travaux Publics pour les travaux d'achèvement des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XVI du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

. . . .

(N° 627)

[5 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général des Hautes-Pyrénées, dans sa délibération du 24 août 1881, de payer à l'État, pour l'établissement de la ligne de Lannemezan à Arreau, une subvention égale au cinquième de la valeur des terrains à acquérir.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

(N° 628)

[7 août 1882.]

Loi qui ouvre et annule des crédits sur les exercices 1880, 1881 *et* 1882.

TITRE PREMIER.

BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

EXERCICE 1880.

Art. 1er. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1880, par la loi de finances du 21 décembre 1879, une somme de 44 500 000 francs est et demeure définitivement annulée au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de ce dernier exercice, savoir :

CHAP. XI.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État. . .	10 000 000f
— XIII.	Rachat de lignes de chemins de fer.	24 500 000
— XV.	Travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878.	10 000 000
	TOTAL ÉGAL.	44 500 000f

Art. 2. — Sur les ressources attribuées au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1880 par l'article 4 de la loi du 23 mars 1880, une somme de 44 500 000 francs est et demeure annulée au titre dudit exercice 1880, pour être transportée au même budget de l'exercice 1882.

TITRE II.

EXERCICE 1881.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 3. — Il est alloué aux Ministres sur l'exercice 1881, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 22 décembre 1880, des crédits supplémentaires montant à la somme de 2 144 225f,64.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état A annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1881.

Art. 4. — Sur les crédits ouverts aux Ministres, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1881, par la loi de finances précitée du 22 décembre 1880, une somme de 788 962f,30, est et demeure définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état B annexé à la présente loi.

. . . .

TITRE III

EXERCICE 1882.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 6. — Il est alloué aux Ministres, sur l'exercice 1882, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 29 juillet 1881, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 2 820 379f,75.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de 1882.

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 7. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au delà des crédits alloués par la loi du 29 juillet 1881, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, un crédit de 44 500 000 francs, qui sera inscrit au chapitre XV (*Travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en vertu de la loi du* 18 *mai* 1878).

Art. 8. — Il sera pourvu au crédit ouvert par l'article précédent au moyen du transport au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882 d'une somme égale provenant des ressources extraordinaires attribuées à l'exercice 1880 par l'article 4 de la loi du 23 mars 1880.

Art. 9. — Il est ouvert au Ministre de la Marine, etc.

. . . .

TITRE IV.

OUVERTURES DE CRÉDITS SPÉCIAUX D'EXERCICES PÉRIMÉS ET CLOS.

1° EXERCICES PÉRIMÉS.

Art. 11. — Il est accordé sur l'exercice 1882, pour le payement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de 16148f,50.

Ces crédits sont répartis entre les divers ministères conformément à l'état D annexé à la présente loi.

Il sera pourvu à ces crédits au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1882.

2° EXERCICES CLOS.

Art. 12. — Il est accordé aux Ministres, en augmentation des restes à payer des exercices clos de 1878, 1879 et 1880, des crédits supplémentaires pour la somme de 17084f,21 montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, conformément à l'état E annexé à la présente loi.

Les Ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses d'exercices clos au budget de l'exercice courant, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

ÉTAT B.

EXERCICE 1881.

Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice 1881.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits annulés, par chapitre.	MONTANT des crédits annulés, par ministère.
	....		
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION. TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
XXXIX bis.	Achèvement des travaux nécessités par les inondations et la débâcle des glaces de l'hiver 1879-1880................	53 844f,00	159 962f,30
XXXIX ter.	Achèvement des travaux nécessités par les tempêtes et crues extraordinaires de 1880, et réparation des avaries causées aux ouvrages de navigation par les crues de l'hiver 1880-1881................	106 118 30	

Art. 2. — Les ressources affectées à cette exécution se composeront

1° De la subvention supplémentaire de 1 220 835 francs, accordée à l'entreprise du canal du Forez par décision du Ministre des Travaux Publics du 1[er] avril 1880;

2° D'avances, portant intérêts à 4 p. 100 l'an, à faire par l'État au département de la Loire, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour couvrir le surplus des dépenses quel qu'en soit le montant.

Cette subvention et ces avances seront imputées sur le montant des crédits inscrits annuellement au budget du Ministère de l'Agriculture au titre d'*Études et travaux relatifs à l'aménagement des eaux.*

Art. 3. — Après l'achèvement des travaux, la partie du canal exécutée par l'État sera remise au département de la Loire, qui devra en assurer l'entretien et l'exploitation à ses frais, périls et risques.

Art. 4. — Les produits nets du canal du Forez seront, chaque année, versés par le départemeut de la Loire à l'État, en déduction des sommes à rembourser.

A cet effet, un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles le département de la Loire sera tenu de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'Administration supérieure :

1° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

2° Des recettes du canal et de ses dépendances.

Art. 5. — Le compte des sommes dues à l'État par le département de la Loire sera définitivement arrêté vingt ans après la mise en eau du canal principal (branche d'Aubigny à Montverdun).

Ces sommes, qui continueront de porter intérêt au taux de 4 p. 100 l'an au profit de l'État, devront lui être remboursées par le département de la Loire par annuités égales, servies pendant une période n'excédant pas trente ans à dater de la clôture du compte.

Pendant cette période, le produit net de l'exploitation viendra, chaque année, en déduction de l'annuité à verser par le département pour ladite année.

Art. 6. — L'État s'engage à avoir entièrement terminé les travaux de la partie du canal principal (section d'Aubigny à Montverdun) qui reste encore à construire dans un délai maximum de trois ans, à compter de la promulgation de la présente loi.

Mais il ne sera tenu d'exécuter le réseau des branches ter-

tiaires et rigoles de distribution correspondantes que lorsque des souscriptions auront été recueillies dans le périmètre à desservir par chaque canal secondaire en nombre suffisant pour représenter 6 p. 100 de l'évaluation des dépenses.

Art. 7. — Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux d'achèvement du canal d'irrigation du Forez auxquels s'applique la présente loi, il sera procédé au règlement des indemnités conformément aux paragraphes 2 et suivants de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

Les terrains sur lesquels seront établis les canaux tertiaires, rigoles, fossés, conduites, et les ouvrages qui en dépendent, tant pour la distribution des eaux d'arrosage, des eaux de submersion et des eaux continues que pour l'écoulement des eaux de colature et versure, pourront être acquis comme les précédents ou être occupés à titre de simples servitudes, suivant les tracés figurés aux projets, à la charge d'une juste et préalable indemnité.

La servitude s'étendra, en outre, au passage des agents et ouvriers de l'État, et plus tard à ceux du département de la Loire, pour l'entretien des ouvrages et le service du canal.

Sont exceptés de la servitude les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenant aux habitations.

Les contestations auxquelles pourront donner lieu l'établissement de la servitude et les indemnités dues aux propriétaires des fonds traversés à ce titre seront jugées en premier ressort par le juge de paix du canton, qui, en prononçant, devra concilier les intérêts de l'opération avec le respect dû à la propriété.

S'il y a lieu à expertise, il pourra n'être nommé qu'un seul expert.

Art. 8. — Les lois des 29 avril 1845 et 11 juillet 1847 seront étendues aux associations de propriétaires qui voudront, au moyen de travaux d'ensemble, se servir, pour l'irrigation et les usages domestiques des exploitations rurales de leurs propriétés, des eaux dont elles auront le droit de disposer.

Les contestations auxquelles pourront donner lieu l'établissement des servitudes et les indemnités dues aux propriétaires des fonds traversés, ou des fonds contre lesquels les ouvrages de prises d'eau seront appuyés, seront jugées suivant les dispositions de la loi du 10 juin 1854.

Art. 9. — Les engagements des propriétaires pour l'usage de l'eau et les obligations qui en dérivent sont inhérents à l'immeuble et le suivent en quelque main qu'il passe, sauf les attributions qui résulteraient, en cas de vente partielle ou de partage, des actes de

vente et de partage. En conséquence, les actes d'engagement devront déterminer les immeubles affectés à l'usage des eaux.

Les actes d'engagement pour usage quelconque des eaux seront dressés suivant les formules arrêtées par le Ministre de l'Agriculture. Ils seront visés pour timbre et enregistrés gratis.

Art. 10. — Le décret du 20 mai 1863 relatif à la concession au département de la Loire du canal d'irrigation de la plaine du Forez, est confirmé et demeure maintenu en tout ce qu'il n'a pas de contraire aux dispositions de la présente loi.

Art. 11. — La convention à intervenir entre le département de la Loire et l'État, en exécution de la présente loi, sera enregistrée au droit fixe de trois francs.

(N° 630)

[10 août 1882.]

Loi qui : 1° ouvre et annule des crédits supplémentaires et extraordinaires sur les budgets ordinaires et extraordinaires des exercices 1881 et 1882; 2° ouvre des crédits spéciaux d'exercices périmés et clos; 3° ouvre des crédits afférents aux budgets annexes rattachés pour ordre au budget général de l'État.

TITRE PREMIER.

EXERCICE 1881.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 1er. — Il est alloué aux Ministres, sur l'exercice 1881, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 22 décembre 1880, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 583 585f,65.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état A annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1881.

Art. 2. — Sur les crédits ouverts aux Ministres, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1881, par la loi de finances précitée du

22 décembre 1880, une somme de 637 795f,07 est et demeure définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état B annexé à la présente loi.

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 3. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1881, par la loi de finances du 22 décembre 1880, une somme de 15 millions de francs est et demeure définitivement annulée au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de ce dernier exercice, savoir : chapitre XI (*Études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État*).

TITRE II.

EXERCICE 1882.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 4. — Il est alloué aux Ministres sur l'exercice 1882, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 29 juillet 1881, des crédits supplémentaires montant à la somme de 11 538 233f,45.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de 1882.

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 5. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au delà des crédits alloués par la loi du 29 juillet 1881, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, un crédit de 15 millions de francs, qui sera inscrit au chapitre XII (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Art. 6. — Il sera pourvu au crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources qui seront déterminées par la loi de finances du budget général de l'exercice 1883.

TITRE III.

OUVERTURE DE CRÉDITS SPÉCIAUX D'EXERCICES PÉRIMÉS ET CLOS.

1° EXERCICES PÉRIMÉS.

Art. 7. — Il est accordé sur l'exercice 1882, pour le payement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de 13 868f,87.

Ces crédits sont répartis entre les divers ministères, conformément à l'état D annexé à la présente loi.

Il sera pourvu à ces crédits au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1882.

2° EXERCICES CLOS.

Art. 8. — Il est accordé aux Ministres, en augmentation des restes à payer des exercices clos de 1878, 1879 et 1880, des crédits supplémentaires pour la somme de 47 837f,67, montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, conformément à l'état E annexé à la présente loi.

Les Ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses d'exercices clos au budget de l'exercice courant, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

EXERCICE 1881.

ÉTAT B. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice* 1881.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits annulés par chapitre.	MONTANT des crédits annulés par ministère.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION. TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
XLIV *bis.*	Études des moyens propres à prévenir les explosions de grisou.	6 117f,72	6 117f,72

EXERCICE 1882.

ÉTAT C.

Tableau, par ministères et par chapitres, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1882.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT PAR CHAPITRE des crédits		TOTAL par ministère.
		supplémentaires.	extraordinaires.	
	. . . .			
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	1re SECTION.			
	DÉPENSES ORDINAIRES.			
XVI.	Entretien des chaussées de Paris. . .	167 500f	»	3 098 617f,72
XIX.	Ports maritimes, phares et fanaux. — Travaux ordinaires (entretien et grosses réparations).	150 500	»	
	2e SECTION.			
	TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.			
XXXV.	Grosses réparations des chaussées des routes nationales.	2 700 000	»	
XLV *bis*.	Etudes des moyens propres à prévenir les explosions de grisou. . . .	»	6 117f,72	
XLVI.	Subventions pour chemin de fer d'intérêt local.	75 500	»	

EXERCICES CLOS.

ÉTAT E.

Tableau des crédits extraordinaires spéciaux accordés pour dépenses d'exercices clos.

MINISTÈRES.	MONTANT des crédits accordés.
Ministère des Travaux Publics.	241f,15

DÉCRETS.

(N° 631)

[6 avril 1882.]

Rectification de la route départementale n° 4 (Isère).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 4, de la Frette à Sablons (Isère), dans la rampe de Bougé, travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 632)

[6 avril 1882.]

Reconstruction et restauration des banquettes de halage de la Garonne (Haute-Garonne).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la reconstruction et la restauration des banquettes de halage de la Garonne, dans la traversée de la ville de Toulouse (Haute-Garonne), conformément aux dispositions du plan général en date des 18-19 novembre 1881 et des avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 13 juin 1878, 9 juillet et 17 décembre 1881.

2° La dépense, évaluée à la somme de 250 000 francs, sera

prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour travaux d'amélioration des rivières.

(N° 633)

[9 juin 1882.]

Déviation de la route nationale n° 82 et construction d'un pont destiné au passage de ladite route par-dessus le chemin de fer de Roanne à Lyon.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la déviation de la route nationale n° 82, de Roanne au Rhône, et la construction, aux abords du passage à niveau de la Terrasse, à Saint-Étienne, d'un pont destiné à faire passer ladite route par dessus les voies du chemin de fer de Roanne à Lyon par Saint-Etienne, conformément aux dispositions générales du plan dressé, les 12 et 15 mars 1880, par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du service ordinaire du département de la Loire, et aux modifications figurées, d'une part, sur la feuille de retombe au plan joint à la lettre de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en date du 8 août 1879, d'autre part, mais seulement en ce qui concerne le rescindement de l'angle du quartier de cavalerie, sur le plan produit par le conseil municipal de Saint-Étienne à l'appui de sa délibération du 18 mai 1881, lesquels plans resteront annexés au présent décret; le nouveau tracé devant, d'ailleurs, être raccordé, à son origine, par un pan coupé, avec la route à abandonner.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 634)

[9 juin 1882.]

Défense de la ville de Montluçon (Allier) contre les inondations du Cher.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la défense de la ville de Montluçon (Allier) contre les inondations du Cher, conformément aux dispositions de l'avant-projet des 11-19 juillet 1881 et aux propositions de l'Ingénieur en chef en date du 3 février 1882.

2° La dépense, évaluée à 440 000 francs, sera supportée jusqu'à concurrence des deux tiers par l'État, et pour le surplus par la ville. Il est pris acte de l'engagement contracté par le Conseil municipal de Montluçon, au nom de la ville, dans sa délibération du 31 décembre 1881.

3° La part de dépense à la charge de l'État, soit 293 333f,33, sera imputée sur les crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics pour travaux de défense contre les inondations.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été réalisées dans un délai de cinq ans à dater de sa promulgation.

(N° 635)

[21 juin 1882.]

Agrandissement du port de Montluçon (Allier) sur le canal de Berri.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement du port de Montluçon (Allier), sur le canal de Berri, conformément aux dispositions de l'avant-projet et des avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date des 19 janvier 1880 et 30 mars 1882.

2° La dépense, évaluée à 1 100 000 francs, sera imputée sur

les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 636)

[28 juin 1882.]

Affectation d'une partie de la forêt de Nieppe (Nord).

Décret du Président de la République française portant affectation au Département des Travaux Publics de la partie de la forêt domaniale de Nieppe (Nord), d'une contenance de 26 ares, teintée en rouge sur le plan annexé au présent décret, mais limitée à la ligne courbe MN, ladite affectation ayant lieu aux conditions suivantes :

1° La surface à affecter à la dérivation de la Borre-Becque sera limitée par le trait D, E, F, G, H, I, M, N et présentera une contenance de 26 ares.

2° Un barrage à poutrelles sera établi à l'effet d'isoler la Borre-Becque du canal de Préaven, et un second barrage, muni d'un vannage, sera établi en tête de la dérivation.

3° Le vannage sera fermé (sauf le cas de fortes crues) et le barrage à poutrelles sera ouvert du 1er juin au 1er mars, de façon que la Borre-Becque soit maintenue au niveau convenable pour le flottage des bois.

4° La prise de possession du terrain défini ci-dessus par le service des Ponts et Chaussées n'aura lieu qu'après l'exploitation des bois qui s'y trouvent et qui seront vendus au profit du Trésor.

5° Si cette prise de possession devait avoir lieu avant le 15 avril 1883, le service des Ponts et Chaussées aurait à indemniser les adjudicataires de la coupe dont ce terrain fait partie et qui est actuellement en exploitation, pour le trouble apporté à leur jouissance.

(N° 637)

[6 juillet 1882.]

Affectation de terrains (Allier).

Décret du Président de la République française portant affectation au Département des Travaux Publics des îles dites *de la Beaume*, situées dans la rivière d'Allier, en amont du pont du Veurdre (Allier), au point 25k,100, en face de la propriété du sieur *Bignon*, et entourées d'un liséré rouge sur le plan en date des 25 avril-1er mai 1882, et qui est annexé au présent décret.

(N° 638)

[6 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 22 et 29 mars 1882;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL PAR PONTOISE.

Projet d'extension de la gare de Saint-Denis, avec modification de voies et

installation de deux postes d'enclenchement du système *Saxby* et *Farmer*, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	194 880f,00

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet d'agrandissement général de la gare de Maubeuge, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif réduit à. . .	513 240 00

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'amélioration du service des voyageurs et des marchandises, et de construction d'un dépôt de machines à la gare de Saint-Omer, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	672 000 00
Projet de construction d'une nouvelle lampisterie et d'installation d'une guérite pour dépôt d'appareils télégraphiques à la même gare, présenté le 31 mars 1881, avec un détail estimatif montant à.	2 912 00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'agrandissement de l'avant-gare de Lens, présenté le 9 juillet 1880, avec un détail estimatif montant à.	1 142 400 00
ENSEMBLE.	2 525 432f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 639)

[6 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décrets délibérés en Con-

seil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Prolongement du passage souterrain dit *de l'Horloge*, à la gare de la Chapelle, présenté le 1er février 1882, avec un détail estimatif montant à.	56 000f,00

LIGNE DE PARIS A CREIL PAR PONTOISE.

Transformation de la halte de Pierrelaye en station complète, présenté le 25 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à.	64 960 00
Ensemble.	120 960f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 640)

[6 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur le réseau algérien.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 20 septembre 1863 qui détermine les justifications à faire par la compagnie, en ce qui concerne l'application de la garantie d'intérêt accordée par l'État pour lesdites lignes, et notamment l'article 5 dudit décret;

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux à exécuter sur son réseau algérien pour la construction d'une citerne avec filtre à chacune des gares d'El-Affroun et de Lavarande (ligne d'Alger à Oran) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations de l'article 5 susmentionné du décret du 20 septembre 1863;

Vu le dossier de l'instruction à laquelle ledit projet a été soumis, et notamment l'avis du conseil général des Ponts et Chaussées du 19 avril 1882;

Vu le décret du 30 juin 1876;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son réseau algérien, conformément au projet suivant :

LIGNE D'ALGER A ORAN.

Projet de construction d'une citerne de 18 mètres cubes avec filtre dans chacune des gares d'El-Affroun et de Lavarande, présenté le 5 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à. 2 250f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

. . . .

(N° 641)

[11 juillet 1882.]

Bac de Kernevel (Morbihan). — Approbation de tarif.

DÉCRET du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Kernevel, en rade de Lorient, commune de Plœmeur (Morbihan).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication desdits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits de péage à percevoir au bac de Kernevel, en rade de Lorient, commune de Plœmeur.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids de 5 myriagrammes et au-dessous. 0f,10

Le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû, d'après le tarif, pour six personnes à pied.

Pour denrées ou marchandises d'un poids de 5 myriagrammes. . . . 0 05

Pour chaque myriagramme excédant, 0f,02. . . . . 0 02

Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Pour le passage d'un cheval ou mulet avec son cavalier, valise comprise. 1 00

Pour le passage d'un cheval ou mulet. 0 90

Pour le passage d'un âne chargé ou d'une ânesse. 0 20

Par bœuf ou vache. 0 75

Par veau ou porc. 0 25

Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, chien, et par chaque paire d'oies ou dindons, et autres animaux de basse-cour. 0 10

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons, et autres animaux de basse-cour, seront au-dessus de 50, le droit sera diminué d'un quart.

Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, payeront. 0 10

S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint à passer isolément, dans le bac, les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de. 1 00

Le Préfet déterminera le maximum de la charge ou du nombre de personnes que les bacs et bateaux pourront recevoir.

Le passage sera interdit quand les eaux surmonteront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur, quand elles charrieront de forts glaçons et dans les temps de débâcle.

Les bacs et bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

Art. 2. — Exemption d'usage :

(N° 642)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux d'établissement d'une voie de marchandises et d'un pont à bascule à la station de Saint-Pierre d'Aurillac (ligne de Bordeaux à Cette) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 18 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'établissement d'une voie de marchandises et d'un pont à bascule à la station de Saint-Pierre d'Aurillac (ligne de Bordeaux à Cette), conformément au projet présenté le 24 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à 20 608 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 643)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 décembre 1881, 22 février et 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins fers de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE DIJON A BELFORT ET DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un nouveau dépôt de machines à la gare de Besançon, présenté le 5 juillet 1881, avec un détail estimatif rectifié le 20 mars 1882 et montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 755 400f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 644)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 642)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux d'établissement d'une voie de marchandises et d'un pont à bascule à la station de Saint-Pierre d'Aurillac (ligne de Bordeaux à Cette) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 18 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'établissement d'une voie de marchandises et d'un pont à bascule à la station de Saint-Pierre d'Aurillac (ligne de Bordeaux à Cette), conformément au projet présenté le 24 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à 20 608 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 643)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 décembre 1881, 22 février et 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins fers de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE DIJON A BELFORT ET DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un nouveau dépôt de machines à la gare de Besançon, présenté le 5 juillet 1881, avec un détail estimatif rectifié le 20 mars 1882 et montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 755 400f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 644)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

. . . .

Le Président de la République française,

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau pour la construction d'un nouveau dépôt de machines à la gare de Besançon (ligne de Dijon à Belfort) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 décembre 1881, 22 février et 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNES DE BESANÇON A VESOUL ET DE BESANÇON A GRAY.

Projet de construction d'un nouveau dépôt de machines à la gare de Besançon, présenté le 5 juillet 1881, avec un détail estimatif rectifié le 20 mars 1882 et montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. . . . 505 600f,00

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans le projet dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues disponibles sur le montant dudit compte.

. . . .

(N° 645)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des Ponts et Chaussées des 19 et 26 avril et 3 mai 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. Ier. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'une annexe à l'abri des voyageurs, à la gare de Darcey, présenté le 11 mars 1882, avec un détail estimatif montant à.	1 700f,00
Projet d'établissement d'une voie de garage paire à la gare de Blaisy-Bas, présenté le 6 mars 1882, avec un détail estimatif montant à	9 500 00

LIGNE DE LYON A AVIGNON

Projet de modifications diverses à exécuter à la gare de Vienne, présenté le 25 février 1882, avec un détail estimatif montant à.	22 500 00
Projet d'établissement d'une communication 1-2 au point 604k, entre les gares de Tain et de la Roche-de-Glun, présenté le 23 février 1882, avec un détail estimatif montant à.	4 000 00

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'asphaltage de trottoirs à la gare de Marseille-Saint-Charles, présenté le 15 mars 1882, avec un détail estimatif montant à.	11 200 00

LIGNE DE GRAY A AUXONNE.

Projet d'agrandissement de la cour des marchandises, d'allon-

gement des voies 3, 5 et 7, d'établissement d'une grue de chargement de six tonnes et d'installation d'un appareil de calage pour le pont à bascule déplacé, à la gare de Lamarche, présenté le 27 mars 1882, avec un détail estimatif montant à. 21 000f,00

LIGNE DE MORET A NEVERS.

Projet d'établissement d'une voie de débord avec plaque tournante, à la gare de Neuvy-sur-Loire, présenté le 24 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 14 700 00

LIGNE DE MOULINS A MONTCHANIN.

Projet de modification de voies à la gare de Montceau-les-Mines, présenté le 23 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 38 500 00

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR TARARE.

Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la gare de ôpital, présenté le 28 mars 1882, avec un détail estimatif ant à. 7 000 00

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'installation de l'éclairage au gaz à la gare de Feurs, présenté le 30 mars 1882, avec un détail estimatif montant à. 10 080 00

LIGNE DE BOURG A BESANÇON

Projet d'établissement d'une voie de débord à la gare de Poligny, présenté le 28 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 9 700 00

LIGNE D'ALAIS AU POUZIN.

Projet d'agrandissement des quais à marchandises à la gare de Ruoms-Vallon, présenté le 27 mars 1882, avec un détail estimatif montant à. 11 500 00

TOTAL. 161 580 00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformé-

ment à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 646)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux du raccordement, à Longvic, des lignes de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort, et d'installation d'un parc de concentration militaire pour scixante-trois machines à la bifurcation des lignes de Belfort et d'Is-sur-Tille, à exécuter sur son réseau, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de la convention du 3 juillet 1875;

Vu le rapport de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 10 mai 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNES DE PARIS A LYON ET DE DIJON A BELFORT.

Projet de raccordement, à Longvic, des lignes de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort, et d'installation d'un parc de concentration militaire pour soixante-trois machines dans l'angle formé par ledit raccordement et la ligne de Paris à Lyon, projet présenté le 24 mai 1881 et modifié les 20 octobre 1881 et 28 janvier 1882, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 173 062f,50

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 647)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Vu le projet présenté par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux du raccordement à Longvic des lignes de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort, et d'installation d'un parc de concentration militaire pour soixante-trois machines à la bifurcation des lignes de Belfort et d'Is-sur-Tille, à exécuter sur son réseau, soient approuvés, par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de la convention du 3 juillet 1875;

Vu le rapport de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 10 mai 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément au projet suivant :

LIGNE DE DIJON A IS-SUR-TILLE.

Projet de raccordement, à Longvic, des lignes de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort, et d'installation d'un parc de concentration militaire pour soixante-trois machines dans l'angle formé par la ligne de Paris à Lyon et ledit raccordement, projet présenté le 24 mai 1881 et modifié les 20 octobre 1881 et 28 janvier 1882, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 57 687f,50

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans le projet dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues disponibles sur le montant dudit compte.

(N° 648)

[11 juillet 1882.]

Établissement d'un port sec à la gare de Châlons-sur-Marne (Marne).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un port sec à la gare de Châlons-sur-Marne (Marne), sur la ligne d'Orléans à Châlons-sur-Marne, conformément au plan dressé le 7 janvier 1882 et présenté le 17 du même mois par l'Administration des chemins de fer de l'État; ledit plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, l'Administration des chemins de fer de l'État est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'État de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans, au plus tard, à partir de la date du présent décret.

(N° 649)

[11 juillet 1882.]

Construction d'un nouveau dépôt et d'un parc pour machines à la gare de Besançon (Doubs), ligne de Dijon à Belfort.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un nouveau dépôt et d'un parc pour machines

à la gare de Besançon (Doubs), ligne de Dijon à Belfort, conformément au plan dressé le 24 juin 1881 par l'Ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations doivent être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 650)

[17 juillet 1882.]

Amélioration de la navigation du Rhône (Vaucluse et Gard).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration de la navigation du Rhône dans la traversée et aux abords d'Avignon (Vaucluse et Gard), conformément aux dispositions de l'avant-projet en date des 18-21 avril 1882.

2° La dépense, évaluée à un million de francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour travaux d'amélioration du Rhône, en vertu de la loi du 13 mai 1878.

(N° 651)

[22 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Est à l'effet d'obtenir que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle les projets précités ont été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 19 avril et 10 mai 1882 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A AVRICOURT.

Projet d'établissement et d'allongement des voies de garage à la station d'Esbly, présenté le 17 février 1882, avec un détail estimatif montant à.	39 000f,00
Projet d'établissement de deux nouvelles voies de garage à la gare de Blainville, présenté le 17 mars 1882, avec un détail estimatif montant à.	76 000 00
Ensemble.	115 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues disponibles sur le montant dudit compte.

(N° 652)

[31 juillet 1881.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien et sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 25 janvier, 26 avril, 10, 17 et 24 mai, 7 et 14 juin 1882, et le rapport de la commission de vérification des comptes de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest du 19 mai de la même année ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A ROUEN ET AU HAVRE.

Projet d'établissement, à la gare de Maisons, d'un quai à voyageurs pour desservir les trains spéciaux des courses, présenté le 15 février 1882, avec un détail estimatif arrêté à.	16 200f,00
Projet de construction, à la gare d'Achères, de deux bâtiments pour le logement du chef de gare et du chef de dépôt, présenté le 15 mars 1882, avec un détail estimatif montant à. . .	61 500 00
Projet d'installation de signaux et d'enclenchements dans les gares de Meulan, Épône, Pont-de-l'Arche, Saint-Étienne du Rouvray, Malaunay et Alvimare, présenté le 6 décembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	16 800 00

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

Projet de reconstruction des quais et hangars pour le service des marchandises et d'établissement de logements pour les agents à la gare des Matelots, à Versailles, présenté le 3 mars 1882, avec un détail estimatif montant à.	455 000 00

LIGNE DE RENNES A BREST.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises dans la gare de Châtelaudren, présenté le 22 février 1882, avec un détail estimatif arrêté à.	11 500 00

LIGNE D'ARGENTAN A GRANVILLE.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises de la gare Folligny-la-Haye-Pesnel, présenté le 22 mars 1882, avec un détail estimatif arrêté à.	14 000 00

LIGNE DE SERQUIGNY A ROUEN.

Projet d'extension des aménagements du service des marchandises à la gare de Brionne, présenté le 9 mars 1882, avec un détail estimatif montant à.	41 500 00

LIGNE A PARIS A CHERBOURG.

Projet de construction d'un aqueduc au passage à niveau n° 61 dans la tranchée de Montaigu, à Caen, présenté le 13 décembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	672f,00
ENSEMBLE.	597 172f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence, d'une part, des sommes qui seront reconnues définitivement pouvoir être portées audit compte, d'autre part, des sommes qui seront reconnues disponibles sur le montant du même compte.

(N° 653)

[31 juillet 1882.]

Décret qui approuve diverses dépenses faites sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que diverses dépenses effectuées sur son ancien réseau soient approuvées par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ces demandes ont été soumises, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 22 février et 1er mars 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'Etat entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses effectuées sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, savoir :

1° Dépenses faites du 1er janvier 1868 au 31 décembre 1877 pour occupations

temporaires ou acquisitions de ballastières et extraction de matériaux dont le détail estimatif, présenté le 5 août 1881, s'élève à. 24 722f,75

2° Dépenses d'acquisition de terrains faites depuis le 1er janvier 1868, en vue de l'agrandissement de diverses gares, dont les détails estimatifs, présentés le 5 août 1881, s'élèvent ensemble à. 539 740 65

Total. 564 465f,36

Ces dépenses seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 654)

[31 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux à exécuter sur son nouveau réseau pour l'agrandissement de la halle aux marchandises à la station de Saint-Laurent Saint-Paul (ligne de Toulouse à Bayonne) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 15 février 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément au projet suivant :

LIGNE DE TOULOUSE A BAYONNE.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises à la station de Saint-

Laurent Saint-Paul, présenté le 19 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 5 360f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 23 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 655)

[31 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française.

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi, à l'effet d'obtenir que les travaux d'amélioration de l'écoulement des eaux et de préparation de l'emplacement de la seconde voie dans la tranchée de la Capelière, entre les points 434k,180 et 437k,462, de la ligne de Graissessac à Béziers, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 15 mars 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'amélioration de l'écoulement des eaux et la préparation de l'emplacement de la seconde voie dans la tranchée de la Capelière (ligne de Graissessac à Béziers), conformément au projet présenté le 27 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à 702 740 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront impu-

tées sur le compte de 60 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour la pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 656)

[31 juillet 1881.]

Décret qui approuve diverses dépenses à faire par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la demande présentée, le 16 décembre 1881, par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'imputer au compte complémentaire de premier établissement de son ancien et de son nouveau réseau, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875, une dépense de 9 342 000 francs à faire pour l'augmentation de son matériel roulant;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été soumise, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées (3e section) du 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'augmentation de son matériel roulant, conformément au détail estimatif présenté par elle le 16 décembre 1881, et montant à 9 342 000 francs.

Ces dépenses seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence, d'une part, des sommes qui seront reconnues pouvoir être portées audit compte, d'autre part, de celles qui seront reconnues disponibles sur le montant du même compte.

(N° 657)

[2 août 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son nouveau réseau pour l'agrandissement de la gare des marchandises de Bayonne soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, du 29 mars 1882.

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément au projet suivant :

LIGNES DE BAYONNE A IRUN ET DE TOULOUSE A BAYONNE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Bayonne, présenté le 10 août 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 725 351f,74

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront mputées sur le compte de 23 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 658)

[2 août 1882.]

*Décret qui fixe les époques de payement de la subvention allouée au département du **Rhône** pour la construction du chemin du fer de Sathonay à **Trévoux**.*

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics;

Vu le décret en date du 1er août 1874 (*) déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'un chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à la limite de l'Ain vers Trévoux, et autorisant le département du Rhône à pourvoir à l'exécution de ce chemin, conformément au traité passé le 30 août 1872 avec la compagnie des chemins de fer du Rhône et au cahier des charges annexé à ce traité.

Vu le décret, en date du 22 décembre 1879 (**) approuvant une nouvelle convention passée le 20 mai 1879 avec la compagnie des chemins de fer du Rhône, ainsi que le cahier des charges annexé à ladite convention, et allouant au département du Rhône sur les fonds du Trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des Travaux Publics, une subvention de 75 000 francs pour l'exécution du chemin de fer d'intérêt local dont il s'agit :

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 du décret ci-dessus visé du 22 décembre 1879, qui sont ainsi conçus:

« Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux « dont le nombre et les époques seront fixés ultérieurement par un « décret délibéré en Conseil d'État.

« Toutefois, aucun terme ne pourra être versé dans les caisses « du département avant que celui-ci ait justifié qu'il a payé pour « les travaux, sur le montant de la subvention allouée sur les fonds « départementaux, une somme triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé, en tous cas, qu'après l'achè- « vement complet des travaux. »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

(*-**) *Annales* 1875, p. 645, et 1880, p. 691.

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 75 000 francs, sera payée en deux termes semestriels égaux, les 15 juillet 1882 et 15 janvier 1883, sous la réserve que le département du Rhône aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

. . . .

(N° 659)

[2 août 1882.]

Décret qui fixe les époques de payement de la subvention allouée au département de l'Ain pour la construction du chemin de fer de Trévoux à Sathonay.

Le Président de la République française,

Vu le décret, en date du 1er août 1874 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ain, d'un chemin de fer d'intérêt local de Trévoux à la limite du Rhône, vers Sathonay et autorisant le département de l'Ain à pourvoir à l'exécution de ce chemin, conformément au traité passé le 12 mai 1873 avec la compagnie des chemins de fer du Rhône et au cahier des charges annexé à ce traité ;

Vu le décret, en date du 22 décembre 1879 (**), approuvant une nouvelle convention passée le 24 avril 1879 avec la compagnie des chemins de fer du Rhône, ainsi que le cahier des charges annexé à ladite convention, et allouant au département de l'Ain sur les fonds du Trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865 et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des Travaux Publics, une subvention de 100 000 francs pour l'exécution du chemin de fer dont il s'agit ;

Vu, notamment les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 du décret ci-dessus visé du 22 décembre 1879, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, « dont le nombre et les époques seront fixés ultérieurement par « un décret délibéré en Conseil d'État.

« Toutefois, aucun terme ne pourra être versé dans les caisses « du département avant que celui-ci ait justifié qu'il a payé pour « les travaux, sur le montant de la subvention allouée sur les « fonds départementaux, une somme double de la somme à per- « cevoir.

(*-**) *Annales* 1875, p. 658. et 1880, p. 695.

« Le dernier terme ne sera payé, en tous cas, qu'après l'achè-« vement complet des travaux. »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 100 000 francs sera payée en deux termes semestriels égaux, les 15 juillet 1882 et 15 janvier 1883, sous la réserve que le département de l'Ain aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

(N° 660)

[2 août 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets à été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, du 29 mars 1882 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'augmentation du débouché de l'aqueduc de la Gravette, présenté le 30 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à. 2 128f,00

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Bayonne, présenté le 11 août 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	362 675f,86
TOTAL.	364 803f,86

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 661)

[10 août 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 17 mai et 21 juin 1882 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de raccordement de la fabrique de produits céramiques de MM. *Utzschneider*, *Jaunez* et Cie. avec la gare de Pont-Sainte-Maxence et de modifications de voies y relatives, présenté le 28 janvier 1882, avec un détail estimatif montant, pour la dépense à la charge de la compagnie, à. . . 7 840f,00

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet d'établissement d'une halte à Balagny-sur-Thérain et de deux embranchements particuliers, présenté le 30 mars 1882, avec un détail estimatif montant, pour la dépense à la charge de la compagnie, à. 4 480 00

TOTAL. 12 320f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 662)

[7 novembre 1882.]

Publicité à donner aux adjudications de travaux publics. — Travaux métalliques; communication des pièces des projets.

Monsieur le Préfet, par diverses circulaires, et notamment par celles en date du 7 novembre 1874 et du 11 août 1880 (*), l'Administration a arrêté les mesures à prendre pour assurer la publicité à donner aux adjudications du service des Ponts et Chaussées.

Ayant eu, à plusieurs reprises, l'occasion de constater que ces instructions n'étaient exécutées, dans certains départements, que d'une façon tout à fait incomplète et que, dans quelques autres même, elles paraissaient avoir été complètement perdues de vue, je crois devoir, aussi bien dans l'intérêt du public que dans celui de l'État, vous en rappeler les principales dispositions, en y ajoutant quelques explications sur la manière de les interpréter.

Circulaire du 7 novembre 1874. — D'après les termes mêmes de cette circulaire, les adjudications doivent être nécessairement insérées;

1° Celles de 30 000 francs et au-dessus, dans le *Journal officiel;*

2 Celles de 10 000 francs et au-dessus, dans le *Journal des Travaux Publics;*

3° Enfin, toutes les adjudications, quel que soit leur chiffre, doivent être publiées également par les journaux de la localité ou du département.

Pour cette dernière catégorie, c'est à l'autorité préfectorale qu'il appartient d'assurer la publicité par la voie de l'affichage et, en même temps, au moyen d'annonces insérées dans les journaux du département. J'ai lieu de supposer que cette formalité est convenablement remplie.

Mais la transmission des avis aux journaux de la capitale se fait moins régulièrement, et je tiens à appeler sur ce point important, Monsieur le Préfet, toute votre attention.

Je dois d'abord vous rappeler que l'Administration centrale est chargée seule du soin de préparer les insertions au *Journal officiel*

(*) *Ann.* 1880, p. 991.

et au *Journal des Travaux Publics*; c'est à cet effet que la même circulaire invite MM. les Préfets à envoyer au Ministère cinq exemplaires des affiches relatives aux adjudications, quel que soit le chiffre de l'évaluation des travaux auxquels elles se rapportent.

Il est de plus essentiel, pour que le but soit complètement atteint, que les affiches soient parvenues à l'Administration trois semaines avant la date fixée pour l'adjudication, ou tout au moins quinze jours avant cette date, dans le cas exceptionnel où le délai de publicité a été réduit par décision spéciale.

Ce sont là, Monsieur le Préfet, vous le comprendrez aisément, des délais qui ne pourront être dépassés sans exposer les entrepreneurs éloignés à se trouver dans l'impossibilité de prendre connaissance, en temps utile, des travaux à exécuter et de se munir des pièces exigées pour prendre part au concours.

Enfin, j'ai eu l'occasion de constater que des annonces d'adjudication sont faites quelquefois dans les journaux de Paris, sans l'intermédiaire de l'Administration supérieure, les affiches étant adressées sans doute directement à ces journaux par MM. les Préfets. Il en résulte que les annonces publiées dans ces conditions forment naturellement double emploi avec les avis que l'Administration fait elle-même insérer et peuvent causer, sans nécessité, une augmentation de frais pour les adjudicataires.

Sur ce point encore, Monsieur le Préfet, je ne puis que vous prier d'exécuter strictement les dispositions de la circulaire du 7 novembre 1874, qui établit que l'Administration centrale est l'intermédiaire obligé entre l'Administration préfectorale et les journaux de Paris.

Circulaire du 11 août 1880. — Afin de compléter l'ensemble des mesures que je viens de rappeler ci-dessus, mon prédécesseur a décidé que, lorsqu'il devra être procédé à l'adjudication de travaux métalliques d'une certaine importance, Messieurs les Ingénieurs en chef adresseront au Ministère, par votre intermédiaire, un exemplaire du dossier d'adjudication, qui sera mis à la disposition des constructeurs ayant à Paris leur résidence ou des représentants accrédités.

Cette innovation a donné de bons résultats; des entrepreneurs ont pu se livrer ainsi, sans déplacement, à l'étude des projets et se sont trouvés en mesure de formuler des offres qui ont été souvent fort avantageuses pour l'État.

Je tiens essentiellement, Monsieur le Préfet, à la continuation de cette manière de procéder; mais j'insiste tout particulièrement pour que les dossiers dont il s'agit soient transmis à l'Administra-

tion supérieure avant l'affichage ou, tout au moins, en même temps que cette formalité.

Enfin, la circulaire du 11 août 1880 n'ayant pas fixé le chiffre à partir duquel les dossiers devaient être adressés au Ministère, des hésitations se sont produites et j'ai dû réclamer ces envois à quelques-uns de vos collègues, qui n'ont pu souvent me les faire parvenir en temps utile.

Il m'a paru indispensable de déterminer, d'une façon précise, les cas dans lesquels cette transmission doit avoir lieu, et j'ai décidé que la mesure s'appliquerait, désormais, aux projets de 20 000 francs et au-dessus.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien veiller à la stricte exécution des prescriptions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse, d'ailleurs, une ampliation à Messieurs les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération a plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
CH. HÉRISSON.

(N° 663)

[21 novembre 1882.]

Marchés de gré à gré.

Monsieur le Préfet, en attendant que l'étude à laquelle est soumise la revision du décret du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique soit terminée, mon prédécesseur a, dans une circulaire en date du 1er juin 1880, n° 20, donné des instructions sur la portée et l'application de l'article 69, § 5, et de l'article 71 de ce décret, relatifs aux marchés de gré à gré et aux adjudications restreintes.

Aux termes de la circulaire précitée, les adjudications restreintes sont divisées en deux catégories :

Les unes ont lieu sur des projets complètement définis à l'avance et contenant une évaluation de la dépense. A ces adjudications ne sont admis que des entrepreneurs portés sur une liste arrêtée par le Ministre. Ce mode de procéder n'a donné lieu jusqu'à ce jour à aucun incident.

Les autres adjudications restreintes sont plutôt, en réalité, un

concours ouvert sur un simple programme laissant aux concurrents le soin d'étudier et de présenter des propositions techniques et portant tout à la fois sur le mérite de ces propositions et sur le prix consenti par les concurrents. Dans ce dernier mode, l'adjudication est prononcée en faveur du soumissionnaire dont le projet paraît le mieux répondre au desideratum de l'Administration. Les conditions de prix ne sont, d'ailleurs, dans ce cas, examinées qu'en second lieu.

Or, il est arrivé que la valeur d'une soumission présentée dans ces termes a été contestée par le soumissionnaire lui-même, parce que, disait-il, l'Administration ayant laissé s'écouler six mois avant de lui faire connaître que ses propositions étaient acceptées, il ne se trouvait plus dans les mêmes conditions qu'au moment où il avait pris l'engagement d'exécuter à forfait, moyennant un certain prix, le projet qu'il lui avait présenté. Cette réclamation a dû être admise.

En vue d'éviter le retour de semblables difficultés, j'ai décidé qu'à l'avenir, le programme des entreprises qui feront l'objet d'un concours dans les conditions que je viens de rappeler, devra toujours contenir une clause, que je me réserve d'approuver, déterminant, pour chaque cas particulier, le délai pendant lequel les soumissionnaires s'engageront à exécuter leur marché, conformément aux stipulations dudit programme et aux prix fixés dans leur soumission, quelles que soient les circonstances intervenues.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à Messieurs les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
Ch. HÉRISSON.

(N° 664)

PERSONNEL.

(**Novembre 1882.**)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret 7 novembre 1882. — M. **Becquerel**, ingénieur ordinaire de 2e classe est nommé chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Postes et des Télégraphes).

2° PROMOTIONS.

Décret 30 *octobre*. — Sont nommés ingénieurs en chef de 2e classe au corps des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1882, les ingénieurs ordinaires de 1re classe, dont les noms suivent :

MM. **Schérer** (Jacques-Georges-Louis).
Peslin (Hippolyte-Louis-Léon).
Jullien (Joseph-Ernest).
Krafft (François-Michel-Victor-Léon).
Polony (Victor-Marie-Édouard-Ernest).
Choron (Louis-Lucien-François-Denis).
Chardard (Charles-Georges).
Pugens (Jean-Baptiste-Félix-Marie-Georges).
Martin (Jean-Félix).
Thanneur (Anatole-Eugène).
Thiébaut (Georges-Alexandre).
Gariel (Marie-Charles).
Hétier (Anatole-Edmond).
Lax (Jules).
Bartet (Ernest-Gustave).

Margerid (Joseph-Alphonse-Numa).
Choquet (Jean-Marie-Georges).

20 *novembre*. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade pour prendre rang à dater du 1er décembre 1882, les ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Fournié** (Victor).
Boutillier.

11 *décembre*. — Sont admis à une classe supérieure les élèves ingénieurs dont les noms suivent, savoir :

A la 1re classe :

MM. **Pérard** et **Wender**.

A la 2e classe :

MM. **Becker** et **Dessirier**.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *octobre*. — M. **Maurer**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Pau, du 2e arrondissement du service des études et travaux confiés à M. l'ingénieur en chef **Lemoyne**, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

14 *novembre*. — M. **Bonneau** (Henri), ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de la Rochelle, au service ordinaire et au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Hétier**, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée en qualité d'ingénieur adjoint au service de l'exploitation.

4° DÉMISSION.

28 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Carriol**, ingénieur auxiliaire de 2e classe chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Albi et du 1er arrondissement du service de la navigation du Tarn.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Angiboust**, ingénieur en chef de 1re classe en disponibilité..	14 nov. 1882.
M. **Poulon**, sous-ingénieur à Saint-Affrique.. . . . . (Aveyron)..	1er déc. 1882.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *octobre*. — M. **Cransac**, conducteur de 2e classe au service

ordinaire du Tarn, est chargé, le dans même département, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement d'Albi, en remplacement de M. **Carriol**, démissionnaire.

30 *octobre*. — M. **Bouvaist**, ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à la résidence de Vesoul, du 3e arrondissement du service de la navigation de la Saône et du 4e arrondissement (2e section) du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, du 2e arrondissement et de l'intérim du 3e arrondissement du service des études du canal de l'Allan à la Saône, est chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement Nord du service du canal du Rhône au Rhin, en remplacement de M. **Travelet**.

31 *octobre*. — M. **Vital-Biraben**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de la Manche, à la résidence de Grandville, du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de l'Ouest et du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **de la Tribonnière**, est chargé, à la résidence de Pau, du 2e arrondissement (lignes de Saint-Sever à Pau, de Saint-Martin Autevielle à Mauléon, de Puyôo à Saint-Palais et de Vic-en-Bigorre à la ligne de Saint-Sever à Pau) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lemoyne**, en remplacement de M. **Maurer**.

Idem. — M. **Weiss**, ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Paris, au service des études et travaux du chemin de fer de Paris à Auneau et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (3e section), est attaché en outre au service des études et travaux du chemin de fer de ceinture de Paris (rive gauche), en remplacement de M. **Lax**.

6 *novembre*. — M. **Rocque**, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Haute-Savoie, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albertville à Annecy, est chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles, en remplacement de M. **Humbert**, précédemment appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

9 *novembre*. — M. **le Terrien**, conducteur de 2e classe, attaché au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Fénoux**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Châteaulin et attaché en outre au service maritime du département du Finistère et à la 2e section du service du canal de Nantes à Brest, en remplacement de M. **Perrenez**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

10 *novembre*. — M. **Dinet**, ingénieur en chef de 1re classe chargé, à la résidence de Cherbourg, du service maritime du département de la Manche, est chargé des fonctions de secrétaire du conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Malézieux**, mis, sur sa demande, en congé.

14 *novembre*. — Un nouvel arrondissement d'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées est créé dans le service ordinaire du département d'Oran, à la résidence de Sidi-Bel-Abbès.

Il comprendra les divers services qui forment actuellement le district de Sidi-Bel-Abbès.

M. **Prat**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département d'Oran est chargé de l'arrondissement de Sidi-Bel-Abbès. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — Quatre nouveaux arrondissements d'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées sont créés dans le service ordinaire du département d'Alger, aux résidences d'Orléansville, de Boufarik, de Milianah et de Tizi-Ouzou.

Ils comprendront respectivement les divers services qui forment actuellement les districts d'Orléansville, de Boufarik de Milianah et de Tizi-Ouzou.

M. **Barjau**, conducteur principal au service ordinaire du département d'Alger, est chargé de l'arrondissement d'Orléansville.

M. **Humel**, conducteur principal au service ordinaire du département d'Alger, est chargé de l'arrondissement de Boufarik.

M. **Amoudruz**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département d'Alger, est chargé de l'arrondissement de Milianah.

M. **Varnier**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département d'Alger, est chargé de l'arrondissement de Tizi-Ouzou.

Ces conducteurs rempliront les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — Un nouvel arrondissement d'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées est créé dans le service ordinaire de la circonscription de Constantine à la résidence de Batna.

Il comprendra les divers services qui forment actuellement le district de Batna.

M. **Lecourt**, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la circonscription de Constantine, est chargé de l'arrondissement de Batna.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

14 *novembre* 1882. — Un nouvel arrondissement d'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées est créé dans le service ordinaire de la circonscription de Philippeville, à la résidence de Philippeville.

Il comprendra les divers services qui forment actuellement le district de Philippeville.

M. **Beltcaguy**, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la circonscription de Philippeville, est chargé de l'arrondissement de Philippeville. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

14 *novembre*. — M. **Pugens**, ingénieur en chef de 2e classe chargé, à dater du 1er novembre, du service ordinaire du département de l'Aveyron et d'un service de contrôle de travaux de chemins de fer, reste attaché provisoirement, sous les ordres de M. l'inspecteur général honoraire **Decomble**, au service d'études et travaux des chemins de fer de la traversée des Pyrénées centrales de Baréges, de Cauterets et de la Rallière, auquel il était précédemment attaché à la résidence de Toulouse.

Idem. — M. **Hoffre**, ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, dans le département de l'Aude, du service ordinaire hydraulique et maritime de l'arrondissement de Narbonne, est chargé, à la résidence de Toulouse, du 1er arrondissement (lignes de Montauban à Castres, section de Montauban à Saint-Jean de Rives; de ceinture de Toulouse à Castelsarrazin à Lombez) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Bauby** en remplacement de M. **Pugens**, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. **Goupil**, ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord et attaché au service de la navigation de la Mayenne, de la Sarthe de la Maine et affluents, au contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans (3e section — 4e arrondissement) et aux services d'études et travaux de chemins de fer respectivement confiés à MM. les ingénieurs en chef **Loche** (3e arrondissement) et **de Ponton d'Amécourt** (1er arrondissement), est attaché, à la résidence de Corbeil, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Guiard**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de Seine-et-Oise, arrondissement du sud-est;

2° Service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Cabarrus** [ligne de la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir près Auneau à ou près Etampes (2e section)];

3° Contrôle des travaux du chemin de fer de ceinture autour de Paris.

16 *novembre*. — Le service du contrôle des travaux de chemin de fer de Sillé-le-Guillaume à la Hutte est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

17 *novembre*. — M. **Vidalot**, ingénieur en chef de 2e classe déjà chargé du service ordinaire du département de la Haute-Garonne, du contrôle de l'exploitation du canal du Midi et de la 2e section du service d'études et travaux relatifs au régime général des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat, est chargé, en outre, de la première section du même service en remplacement de M. **Salles**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

21 *novembre*. — M. **Gouton**, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Montargis, au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lethier**, est chargé, à la résidence de Cherbourg, du service maritime du département de la Manche, en remplacement de M. **Dinet**, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

23 *novembre* Le service spécial d'études et travaux des chemins de fer de la Corse actuellement confié à M. **Dubois**, ingénieur en chef de 2e classe à Ajaccio, est supprimé. Il est réuni aux attributions de M. **Margerid**, ingénieur en chef de 2e classe chargé du service ordinaire (même département).

Idem. — M. **Dubois**, ingénieur en chef de 2e classe, chargé, à la résidence d'Ajaccio, du service d'études et travaux des chemins de fer de la Corse, est mis en disponibilité pour défaut d'emploi à partir du 1er décembre 1882.

A dater du 1er janvier 1883, M. **Dubois** sera chargé du service ordinaire du département de la Creuse, en remplacement de M. **Mondelet**, précédemment admis à la retraite.

Idem. — M. **Drouet**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Niort, du 3e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Prompt**, est chargé, dans le département de la Charente-Inférieure, du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement de la Rochelle et du 4e arrondissement (ligne de Surgères à Marans et embranchement du port de Marans) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Hétier**, en remplacement de M. **Bonneau**, mis en congé renouvelable.

25 *novembre*. — M. **Jundt**, ingénieur en chef de 1re classe cesse d'être attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Gray à Is-sous-Tille.

Idem. — M. de **Thélin**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé,

dans le département de Vaucluse, du service ordinaire de l'arrondissement d'Avignon, du 4e arrondissement du service de la navigation du Rhône, du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Bouvier** et du 3e arrondissement de la 3e section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est chargé en outre de l'intérim du 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines de la même section, vacant par suite du départ de M. **Tauzin**.

23 *novembre*. — M. **Lefort**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé dans le département de Meurthe et Moselle, à la résidence de Longuyon, du 2e arrondissement du service des études du canal de la Chiers, est chargé, à la résidence de Sedan, du 1er arrondissement du même service (traversée des départements des Ardennes et de la Meuse.)

Idem. – M. **Hausser**, conducteur de 1re classe faisant fonctions d'ingénieur ordinaire chargé, à la résidence de Vesoul, du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Pugnière** et du 2e arrondissement des 4e et 5e sections du canal de l'Est, est chargé, dans le département de Meurthe-et Moselle, à la résidence de Longuyon, du 2e arrondissement du service des études du canal de la Chiers, en remplacement de M. **Lefort**.

M. **Hausser** continuera de remplir les fonctions d'ingénieur ordinaire.

25 *novembre*. — Le chemin de fer stratégique de Neufchâteau à Barisey la Côte est distrait des attributions de M. **Thanneur**, ingénieur en chef de 2e classe à Nancy, et rattaché au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Holtz**, ingénieur en chef à la même résidence.

26 *novembre*. — Le service des études et travaux compris dans les nouvelles attributions de M. **Goupil**, ingénieur ordinaire de 2e classe, est constitué comme il suit :

Ligne de la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir près Auneau, à Melun, par ou près Etampes :

1re section. — De la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir à Etampes.

M. **Rousseau**, ingénieur en chef à Versailles.

2e section. — D'Etampes à Melun.

M. **Cabarrus**, ingénieur en chef à Versailles.

28 *novembre*. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Gravelines à Watten est supprimé.

Les archives de ce service seront réunies au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

29 *novembre.* — M. **Harlé**, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Lure, aux services des études et travaux de chemins de fer confiés à MM. les ingénieurs en chef **Jundt** et **Antoine**, et au service des études et travaux du canal de l'Allan à la Saône, est chargé en outre du 4e arrondissement de la deuxième section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, vacant par suite du départ de **M. Bouvaist**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

23 *octobre* 1882. — M. **Bourau**, Jura, service du chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, etc.

27 *octobre.* — M. **Mével**, Côtes-du-Nord, service des études et travaux des chemins de fer du centre de la Bretagne.

Idem. — M. **Allovon**, Drôme, service des études et travaux de chemin de fer de Nyons à Pierrelatte.

31 *octobre.* — M. **Marandet**, Saône-et-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Châlon à Roanne.

4 *novembre.* — MM. **Bouf**, **Roy**, **Vogin**, Vosges, service du canal de Dombasle à Saint-Dié.

Idem. — M. **Dussarté**, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

9 *novembre.* — **Lebas**, Seine-Inférieure, service ordinaire.

Idem. — M. **Verger**, service municipal de la Ville de Paris.

Idem. — **Gérald**, Indre, service ordinaire.

14 *novembre.* — M. **Venet**, Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Firminy à Annonay et du Pertuiset à Saint-Just.

22 *novembre.* — M. **Maillard**, Sarthe, service ordinaire.

Idem. — M. **Carreau**, Maine-et-Loire, service de la navigation de la Loire.

2° AVANCEMENT.

23 *octobre* 1882. — M. **Darquey**, conducteur de 4e classe, en

congé sans traitement, est remis en activité et élevé à la 3e classe de son grade.

3° SERVICES DETACHÉS.

27 *octobre.* — M. **Rigal**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département d'Oran est autorisé à entrer au service de l'administration des chemins de fer de l'État en qualité de conducteur des travaux de la voie et des bâtiments.

Il est considéré comme étant en service détaché.

31 *octobre.* — M. **Vandevelde**, conducteur de 3e classe, démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade.

Il conserve ses fonctions actuelles d'argent voyer principal au service vicinal du département du Nord.

Il est considéré comme étant en service détaché.

9 *novembre.* — M. **Verger**, conducteur de 4e classe, attaché au service municipal de la Ville de Paris, est considéré comme étant en service détaché.

11 *novembre.* — M. **Dewaële**, conducteur de 1re classe dans le département de la Seine, au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est autorisé à accepter les fonctions d'ingénieur-voyer de la ville du Havre.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Enaudeau**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux des chemins de fer d'Avranches à Domfront, Fougères à Vire etc., dans le département de la Mayenne, est mis à la disposition du Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des travaux publics du Sénégal.

Il est considéré comme étant service détaché.

16 *novembre.* — M. **Demoulin**, conducteur de 4e classe, au service de la construction des chemins de fer de la Corse, est mis à la disposition de l'administration départementale de la Corse pour être chargé de la rédaction des projets et de la direction des travaux de construction de maisons d'école.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

31 *octobre.* — M. **L'Hermitte**, conducteur de 3e classe au service ordinaire de Maine-et-Loire et accessoirement au service des études et travaux des chemins de fer de Nantes à Segré, est mis en congé d'un an pour raisons de santé.

9 *novembre.* — M. **Coupey**, conducteur de 2e classe, en congé

sans traitement jusqu'au 30 avril 1882, est maintenu définitivement dans cette situation.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

27 *octobre*. — M. **Sagols**, conducteur de 2e classe dans le département des Pyrénées-Orientales au service des études et travaux des chemins de fer d'Elue à Arles-sur-Tech, etc, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable et autorisé à entrer au service des syndicats des travaux d'arrosage de la vallée du Tech, et du syndicat de défense contre le phylloxéra.

6° DISPONIBILITÉ.

17 *novembre*. — M. **Dombrowski**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Corrèze, mis en congé sans traitement à dater du 1er avril 1882, est placé dans la situation de disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

7° DÉMISSIONS.

11 *novembre*. — Est acceptée la démission de M. **Billion**, conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

17 *novembre*. — Est acceptée la démission de M. **Pagé**, conducteur de 4e classe dans le département du Lot au service des études et travaux des chemins de fer de Montauban à Brives.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Doucet**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Sarthe.	16 juin 1882.
M. **Huet**, conducteur de 1re classe en retrait d'emploi.	1er octobre 1882.
M. **Capifali**, conducteur principal au service ordinaire de la Corse	Idem.
M. **le Roy**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du Morbihan.	1er novembre 1882.
M. **Rousselot**, conducteur de 1re classe dans le département de Saône-et-Loire au service de la navigation de la Saône.	Idem.
M. **Riffier**, conducteur principal au service ordinaire de l'Allier.	1er janvier 1883.

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Cornot**, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure et attaché en outre au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État (1re section).	28 août 1882.
M. **Marnef**, conducteur de 2e classe au service de construction des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Boreux**, dans le département du Calvados.	4 octobre 1882.
M. **Mariette**, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Loire-Inférieure.	18 octobre 1882.
M. **François**, conducteur principal dans le département du Loiret au service des chemins de fer de Bourges à Gien et d'Argent à Baune-la Rolande.	19 octobre 1882.
M. **Girard**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du territoire de Belfort.	31 octobre 1882.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

21 *octobre*. — M. **Dellestable**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse, passe, dans le département de la Drôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

23 *octobre*. — Est rapportée la décision du 21 août par laquelle M. **Grandidier**, conducteur de 4e classe, a été mis à la disposition du Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé en Cochinchine.

M. **Grandidier** est attaché au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle et conserve d'ailleurs ses attributions actuelles au service des études et travaux du chemin de fer de Baccarat à Badonviller.

Idem. — M. **Duron**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse, passe au service des études et travaux des chemins de fer de Vieilleville à Bourganeuf et de Saint-Sébastien à Guéret, même département.

Idem. — M. **Fichet**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de la Vendée.

Idem. — M. **Hamel**, conducteur de 4e classe dans le département des Deux-Sèvres au service des chemins de fer de Saint-Jean

d'Angély à Niort, etc., passe, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

27 *octobre*. — M. **Sève**, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Drôme, passe dans le département du Jura au service des études et travaux des chemins de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, etc.

30 *octobre*. — M. **Bertrand**, conducteur de 4e classe, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. **Pascal**, conducteur de 4e classe détaché auprès du Ministère de la Marine et des Colonies pour occuper l'emploi de chef du service des travaux publics à l'île Mayotte, est remis, sur sa demande, à la disposition de l'Administration des Travaux Publics. Il est attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux des chemins de fer d'Auch à Lannemezan, de Bazas à Auch, etc.

31 *octobre*. — M. **Camy**, conducteur de 3e classe dans le département des Basses-Pyrénées au service des études et travaux du chemin de fer de Puyôo à Saint-Palais, passe au service ordinaire (même département).

Idem. — M. **Charbonnel**, conducteur de 3e classe dans le département d'Ille-et-Vilaine au service de la ligne de Mayenne à Fougères, est nommé élève externe à l'École des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Péniguel**, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, est nommé élève externe à l'École des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Métour**, conducteur de 3e classe dans le département des Deux-Sèvres au service du chemin de fer de Poitiers à Bressuire, est nommé élève externe à l'École des Ponts et Chaussées.

4 *octobre*. — M. **Boyer**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de Seine-et-Oise, passe dans le département d'Eure-et-Loir au service des études et travaux du chemin de fer de Dreux à Maintenon et de Maintenon à la limite du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. **Guasson**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Corrèze est attaché en outre au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle.

Idem. — M. **Caillié**, conducteur de 4e classe dans le département du Lot, au service du chemin de fer de Cahors à Capdenac, passe au service de la 2e section du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements (même département).

6 *octobre.* — M. **Lalande**, conducteur de 4e classe dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de jonction de la Garonne à la Loire, passe dans le département de la Charente (au même service.

6 *octobre.* — M. **Rincé**, conducteur de 4e classe dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers au Blanc, passe, dans le département de l'Indre, au même service.

Idem. — M. **Simon**, conducteur de 2e classe dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux des chemins de fer de Mamers à Mortagne, etc., sera attaché en outre au service ordinaire du département de la Sarthe.

Idem. — M. **Guillon**, conducteur de 4e classe dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Nantes à Segré, est attaché, dans le même département, au service ordinaire et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État (1re section).

8 *octobre.* — M. **Boilvin**, conducteur de 3e classe dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de l'Est (4e section), passe, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

9 *octobre.* — M. **Picand**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse passe au service des études et travaux des chemins de fer de Vieilleville à Bourganeuf, Aubusson à Felletin, etc. (même département).

Idem. — M. **Rougier**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de l'Ain passe au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — M. **Tinçon**, conducteur de 3e classe dans le département de la Haute-Savoie au service des études et travaux des chemins de fer d'Annecy à Annemasse passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Thury**, conducteur de 4e classe dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe dans le département de l'Aisne au même service.

Idem. — M. **Haubert**, conducteur de 3e classe dans le département de l'Eure au service des études et travaux du chemin de fer de Sainte-Gauburge à Bernay passe, dans le département de la Mayenne, au service des études et travaux des chemins de fer de Pouancé à Laval, etc., emploi transféré du département de l'Eure dans le département de la Mayenne.

Idem. — M. **Gueslin**, conducteur de 1re classe dans le département du Calvados, au service des études et travaux du chemin de

fer de Vire à Saint-Lô, passe dans le département de la Manche au même service.

11 *octobre*. — M. **Petitjean**, conducteur de 4e classe dans le département de la Loire-Inférieure au service des études et travaux du chemin de fer de jonction des deux gares à Nantes, passe au service ordinaire (même département).

Idem. — M. **Marquin**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Nièvre passe dans le département de l'Allier au service des études et travaux du chemin de fer de Sancoins à Lapeyrouse.

Idem. — M. **Poussibet**, conducteur de 4e classe dans le département de la Dordogne au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Condat, passe au service maritime des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. **Cadiat**, conducteur de 4e classe dans le département de la Meuse, au service du contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est, passe dans le département de la Seine au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

17 *octobre*. — M. **Jouberton**, conducteur de 1re classe attaché dans le département du Puy-de-Dôme aux études et travaux du chemin de fer de Vichy à Ambert, est attaché, dans le même département au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloi à Pauniat en remplacement de M. **Pruchon**, conducteur de 2e classe, qui le remplace lui-même à la ligne de Vichy à Ambert.

18 *octobre*. — M. **Merché**, conducteur de 3e classe dans le département de l'Aisne au service de la navigation de l'Aisne, est remis en activité.

Il est attaché au service ordinaire des Ardennes.

20 *novembre*. — MM. **Bosramier**, conducteur principal, et **Klein**, conducteur de 4e classe, dans le département de Seine-et-Oise, au service des travaux de construction du chemin de fer de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges, passent, dans le département de la Seine, au même service.

Les emplois qu'ils occupaient dans le département de Seine-et-Oise sont transférés dans le département de la Seine.

Idem. — MM. **Brémond** et **Ricada**, conducteurs de 2e classe dans le département de la Seine au service de la 3e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, sont attachés en outre au service des études et travaux du chemin de fer de ceinture autour de Paris.

22 *novembre.* — M. **Brégère**, conducteur de 3e classe dans le département de la Creuse, au service des études et travaux des chemins de fer de Montluçon à Eygurande, passe au service ordinaire des Alpes-Maritimes.

23 *novembre.* — M. **Lhôtellier**, conducteur de 4e classe dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (3e section), passe dans le département d'Ille-et-Vilaine au service du canal d'Ille-et-Rance.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1882.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE D'INSERTION.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1881 20 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal dit canal de Ventavon, à dériver de la Durance.	5	1
27 juillet.	Loi qui autorise le département de l'Allier à contracter un emprunt applicable au rachat d'un pont à péage et à s'imposer extraordinairement.	10	2
27 juillet.	Loi qui autorise le département de Maine-et-Loire à contracter un emprunt applicable à la reconstruction d'un pont situé sur un chemin d'intérêt commun.	10	3
28 juillet.	Loi qui autorise le département d'Oran à contracter un emprunt applicable aux travaux de lignes de grande communication et d'intérêt commun.	10	4
29 juillet.	Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1882. (Extraits.).	10	5
1er août.	Loi qui autorise le département de la Côte-d'Or à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes d'intérêt. .	19	6
2 août.	Loi qui autorise le département des Bouches-du-Rhône à contracter deux emprunts : 1° pour les travaux des lignes vicinales classées antérieurement à la loi du 10 avril 1879; 2° pour l'achèvement des autres chemins vicinaux. . . .	19	7
2 août.	Loi qui autorise le département du Var à s'imposer extraordinairement dont le produit sera consacré aux travaux des routes départementales.	19	8
3 août.	Loi relative au chemin de fer de Vassy à Saint-Dizier. . . .	19	9
6 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Fougères à Vire, comprise entre Fougères et Saint-Hilaire du Harcouët.	22	10

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1881			
20 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique le chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.	566	211
21 déc.	Loi qui autorise le département du Jura à contracter un emprunt applicable au payement de subventions destinées à l'établissement de chemins de fer et à s'imposer extraordinairement.	567	212
27 déc.	Loi qui autorise le département de l'Ain à contracter un emprunt applicable au payement des subventions destinées à la construction des chemins de fer de Saint-Claude à la Cluse et de Longeray à Divonne.	568	213
1882			
5 janv.	Loi qui déclare d'utilité publique un chemin de fer d'intérêt local d'Etival à Senones, avec raccordement sur le canal de Dombasle à Saint-Dié.	1059	444
28 fév.	Loi relative à l'extension et à l'amélioration des quais du port de Cette (Hérault).	784	523
24 mars.	Loi qui crée un port de refuge à Port-Tudy (île de Groix). .	784	524
27 mars.	Loi qui protège le balisage dans les eaux maritimes.	785	525
29 mars.	Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un emprunt destiné aux travaux de divers chemins d'intérêt commun.	787	526
31 mars.	Loi qui autorise le département des Landes à contracter un emprunt qui sera appliqué au payement de la subvention destinée à l'établissement de trois chemins de fer, et à s'imposer extraordinairement.	787	527
3 avril.	Loi concernant l'éclairage électrique des côtes de France et l'installation de signaux sonores.	901	383
4 avril.	Loi qui ouvre au Ministre de la Marine et des Colonies, sur l'exercice 1882, un crédit pour les travaux des chemins de fer du Sénégal.	901	384
6 avril.	Loi qui autorise le département du Loiret à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes vicinales et à s'imposer extraordinairement.	788	528
6 avril.	Loi qui autorise le département des Basses-Alpes à contracter un emprunt applicable au payement d'une subvention destinée à l'établissement de deux chemins de fer et à s'imposer extraordinairement.	788	529
8 avril.	Loi qui autorise le département de l'Aube à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes vicinales et à s'imposer extraordinairement.	789	530
8 avril.	Loi qui autorise le département de la Dordogne à contracter deux emprunts : 1° pour les travaux des lignes d'intérêt commun et des chemins ordinaires classés antérieurement au 10 avril 1879; 2° pour les travaux des chemins ordinaires nouvellement classés, et à s'imposer extraordinairement.	788	531
15 avril.	Loi qui autorise le département de la Charente-Inférieure à modifier la destination de deux emprunts autorisés par la loi du 27 juillet 1880 et à les appliquer tant aux tra-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882	vaux des chemins vicinaux ordinaires qu'à ceux des chemins d'intérêt commun, et à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication.	788	332
15 avril.	Loi qui autorise le département de la Corrèze à contracter deux emprunts : l'un applicable au payement d'une subvention destinée à l'établissement du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac; l'autre pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement. . . .	789	333
15 avril.	Loi qui autorise le département de la Haute-Loire à contracter un emprunt applicable tant aux travaux des routes départementales qu'à diverses autres dépenses d'intérêt départemental, et à s'imposer extraordinairement.	789	334
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, par ou près Charost. .	1050	445
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel.	1051	446
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Bourges à Avallon, comprise entre Bourges et la Roche-Sancerre.	1052	447
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi et approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie Bone-Guelma.	1053	448
20 avril.	Loi qui établit le prolongement entre Florac et Millau de la route nationale n° 107 *bis*, de Florac à Alais.	1055	449
22 mai.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer du Blanc à Argent, avec raccordement à Romorantin, sur la ligne de Villefranche à Romorantin, et à Salbris, sur la ligne de Paris à Limoges.	1055	430
22 mai.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la section du chemin de fer de ou près Château-Thierry à Laon comprise entre Armentières et Bazoches.	1056	451
30 mai.	Loi qui autorise le département de la Haute-Saône à emprunter à la caisse des chemins vicinaux : 1° 88 000 francs pour les travaux des lignes ordinaires classées dans le réseau subventionné; 2° 112 000 francs pour l'achèvement des lignes de la même catégorie qui ne sont pas classées dans ce réseau.	1057	452
30 mai.	Loi qui autorise le département de Seine-et-Oise à contracter un emprunt destiné aux travaux de divers chemins de fer d'intérêt commun et de grande communication. . .	1057	453
10 juin.	Loi qui ouvre ou annule des crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 et 1882.	1057	454
11 juin.	Loi qui approuve une convention relative au régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, et les quatre conventions relatives au raccordement des sections françaises et suisses, 1° du chemin de fer d'Annemasse à Genève; 2° du chemin de fer de Besançon au Locle, par Morteau; 3° du chemin de fer		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1882	de Bossey-Veyrier à la gare de Genève; 4° du chemin de fer de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph.	1395	619
20 juin.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Bazas à Auch, comprise entre Bazas et Eauze.	1169	506
22 juin.	Loi qui autorise le Ministre des Travaux Publics à assurer l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer construites ou rachetées par l'Etat et non concédées.	1170	611
29 juin.	Loi portant concession d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal).	1402	[illegible]
30 juin.	Loi qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire pour des travaux destinés à alimenter les canaux de Briare et du Centre.	1172	[illegible]
3 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Rhône au passage du Chaffard.	1291	[illegible]
4 juillet.	Loi qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire pour la démolition et l'enlèvement des ruines du Palais des Tuileries.	1291	[illegible]
8 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un canal de jonction de l'Escaut à la Meuse.	1292	[illegible]
8 juillet.	Loi qui ouvre ou annule des crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 et 1882.	1292	[illegible]
10 juillet.	Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements, pour le rachat de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey.	1294	[illegible]
13 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique l'exécution d'un canal d'irrigation dérivé de l'Hérault et destiné à desservir une partie des territoires de douze communes du département de l'Hérault.	1298	[illegible]
24 juillet.	Loi qui, 1° déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de ou près Sembadel, sur la ligne d'Ambert à Darsac, à Saint-Bonnet le Château; 2° incorpore dans le réseau général le chemin de fer de Saint-Bonnet le Château à Bonson et approuve deux conventions passées avec la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire, pour le rachat dudit chemin de fer.	1301	[illegible]
25 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Carhaix à Guingamp.	1305	[illegible]
25 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la deuxième section du chemin de fer de Givors à Paray-le-Monial, comprise entre Lozanne et Paray-le-Monial . . .	1306	[illegible]
25 juillet.	Loi relative aux travaux d'amélioration des routes nationales.	1307	[illegible]
2 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Nyons à Pierrelatte, sur la ligne de Lyon à Marseille, par Valréas.	1308	[illegible]
4 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la pre-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
	mière section du chemin de fer de Draguignan à Cagnes, comprise entre Draguignan et Grasse.	1309	583
4 août.	Loi qui déclare d'utilité publique le prolongement de la route nationale n° 134 *bis*, jusqu'à la frontière d'Espagne.	1310	584
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de la Sénia à Aïn-Témouchent et approuve les conventions passées entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie de l'Ouest algérien.	1428	622
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Bouc.	1436	623
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Casamozza à Bonifacio, comprise entre Casamozza et le Fium'Orbo.	1436	624
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Largentière à Saint-Sernin, sur la ligne de Vogué à Aubenas.	1437	625
5 août.	Loi qui autorise l'exécution des travaux d'établissement de la seconde voie sur le chemin de fer d'Amagne à Vouziers et à Apremont	1438	626
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Lannemezan à Arreau.	1439	627
7 août.	Loi qui ouvre et annule des crédits sur les exercices 1880, 1881 et 1882.	1440	628
7 août.	Loi relative à l'achèvement du canal d'irrigation du Forez.	1445	629
10 août.	Loi qui : 1° ouvre et annule des crédits supplémentaires et extraordinaires sur les budgets ordinaires et extraordinaires des exercices 1881 et 1882 ; 2° ouvre des crédits spéciaux d'exercices périmés et clos ; 3° ouvre des crédits afférents aux budgets annexes rattachés pour ordre au budget général de l'Etat.	1448	630
	DÉCRETS.		
1881			
9 mai.	Construction d'une jetée-débarcadère au port de la Houle-sous-Cancale (Ille-et-Vilaine).	47	34
14 mai.	Chemin de fer de Nantes à Segré. — Prise de possession de terrains.	47	35
14 mai.	Chemin de fer de Nantes à Segré. — Prise de possession de terrains.	48	36
16 mai.	Chemin de fer de Bordeaux à Cette. — Agrandissement de la gare de Langon (Gironde).	48	37
16 mai.	Travaux à exécuter pour assurer la navigation et l'écoulement des eaux dans la vallée de l'Ascheneau (Loire-Inférieure).	49	38
18 mai.	Agrandissement de la gare de l'Est à Paris.	49	39
1er juin.	Établissement du raccordement circulaire des deux chemins de fer de Fontenay-le-Comte à Benet et de Velluire à Fontenay-le-Comte. — Affectation de terrain.	50	40

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881	*Suite des Décrets.*		
26 août.	Décret concernant l'exploitation par l'État des chemins de fer de Blois à Vendôme et de Vendôme à Pont-de-Braye.	111	[illegible]
26 août.	Décret concernant l'exploitation par l'État des chemins de fer de Fontenay-le-Comte à Benet et de Velluire à Fontenay-le-Comte.	112	[illegible]
26 août.	Décret relatif à l'organisation administrative de l'Algérie. .	115	[illegible]
26 août.	Décret concernant les attributions déléguées par le Ministre des Travaux Publics au Gouverneur général de l'Algérie.	116	[illegible]
29 août.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	116	[illegible]
29 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur la ligne du chemin de fer d'Alger à Oran.	118	[illegible]
29 août.	Chemins de fer de Nantes à Segré. — Prise de possession de terrains.	577	[illegible]
5 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	120	[illegible]
5 sept.	Approbation des dépenses et des travaux à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Est.	121	[illegible]
12 sept.	Décret qui autorise la commune de Maizey (Meuse) à percevoir des droits pour les dépôts de marchandises sur le terre-plein du port établi sur le canal de l'Est, et à y installer une grue.	525	[illegible]
16 sept.	Décret qui ouvre sur l'exercice 1881 un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.	122	[illegible]
16 sept.	Rectification de la route nationale nº 5 (Haute-Savoie). . .	577	[illegible]
16 sept.	Rectification de la route nationale nº 202 (Haute-Savoie). .	578	[illegible]
16 sept.	Amélioration de la rivière d'Aisne canalisée (Aisne et Oise).	579	[illegible]
16 sept.	Amélioration du Haut-Rhône au passage du Sault (Isère) par l'établissement d'une dérivation éclusée.	579	[illegible]
16 sept.	Réfection du pont d'Ivry, sur la Seine, route nationale nº 19 (Seine).	580	[illegible]
16 sept.	Amélioration du port de Saint-Raphaël (Var).	58[illegible]	[illegible]
16 sept.	Création d'une plage artificielle au port de Collioure (Pyrénées-Orientales).	581	[illegible]
16 sept.	Affectation de terrains pour l'établissement du chemin de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud (Seine-et-Oise). . . .	58[illegible]	[illegible]
16 sept.	Reconstruction partielle de la route de Ciboure au Socoa, baie de Saint-Jean de Luz (Basses-Pyrénées).	581	[illegible]
16 sept.	Rachat du pont suspendu de Manosque, sur la Durance, route nationale nº 207 (Basses-Alpes).	582	[illegible]
24 sept.	Approbation des dépenses à faire par la compagnie du chemin de fer du Nord pour l'augmentation et l'amélioration de son matériel roulant.	526	[illegible]
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord. . . .	527	[illegible]

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881 24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	329	129
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	332	130
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	333	131
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne..	334	132
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	335	133
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	337	134
28 sept.	Défense du village d'Izotges (Gers) contre les inondations de l'Adour.	582	240
30 sept.	Elargissement et parachèvement de la route départementale nº 19 (Meurthe-et-Moselle).	661	275
30 sept.	Rectification de la route nationale nº 64 (Ardennes).	661	276
3 oct..	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	338	15
3 oct.	Décret qui approuve la convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer.	340	136
3 oct.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	346	137
3 oct.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	347	138
6 oct.	Décret qui autorise l'administration des chemins de fer de l'État à exploiter la ligne de Ribérac à Périgueux. . . .	348	139
10 oct.	Décret qui autorise la chambre de commerce de Morlaix à continuer l'exploitation du plateau de carénage établi dans le port de cette ville.	349	140
15 oct.	Décret portant répartition du crédit supplémentaire ouvert sur l'exercice 1881, pour l'inscription des pensions civiles.	132	71
25 oct.	Rectification de la route départementale nº 1 (Drôme). . .	902	385
25 oct.	Établissement du chemin de fer d'Angers à la Flèche. — Prise de possession de terrains.	902	386
25 oct.	Affectation d'un terrain au port de Boulogne (Pas-de-Calais).	903	387
2 nov.	Fonds de concours ; travaux du port d'Oran ; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	351	141
2 nov.	Fonds de concours ; construction d'égouts et de trottoirs dans la traversée de la route nationale nº 1, d'Alger à Laghouat. Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881. . . .	352	142

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Décrets.		
1881			
2 nov.	Rectification de la route départementale nº 3 (Aube). . . .	905	588
4 nov.	Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'exploitation provisoire des lignes de Baccarat à Badonvillier, de Toul à Colombey et de Colombey à Favières..	525	143
4 nov.	Décret qui approuve la cession faite à la compagnie régionale des tramways du Midi de la concession du tramway de Béziers à la plage de Sérignan.	585	241
9 nov.	Agrandissement de la gare de Meaux (Seine-et-Marne). . .	662	277
9 nov.	Construction de deux nouveaux ports sur la rive gauche de la Saône, à Lyon..	662	278
9 nov.	Construction d'un bas port sur la rive gauche du Rhône à Vienne (Isère)..	903	589
11 nov.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..	527	144
11 nov.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..	529	145
11 nov.	Décret qui approuve les arrangements et le traité spécial intervenus entre les compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'exploitation du chemin de fer de Grande-Ceinture et des deux chemins de fer de Ceinture intérieurs de Paris..	1061	455
14 nov.	Décret qui nomme M. Raynal Ministre des Travaux Publics.	152	72
14 nov.	Décret créant un Ministère de l'Agriculture.	153	73
14 nov.	Décret relatif à la création d'un Ministère des Arts.	153	74
14 nov.	Décret qui nomme M. Lesguillier sous-secrétaire d'État au Ministère des Travaux Publics.	154	75
14 nov.	Décret qui autorise l'exploitation, au moyen de machines locomotives, de la partie de la ligne de tramway de Suresnes à la place de l'Étoile comprise entre Courbevoie et ladite place.	530	146
14 nov.	Amélioration de la Scarpe inférieure.	663	279
19 nov.	Reconstruction de l'appontement du port de Lorient (Morbihan).	663	280
19 nov.	Rectification de la route nationale nº 84 (Ain)	664	281
24 nov.	Approbation des dépenses faites par la compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'application d'appareils du système Saxby et Farmer à la manœuvre des aiguilles et des disques de la gare de la Bastille.	531	147
24 nov.	Rachat du pont suspendu de Bourret, sur la Garonne (Tarn-et-Garonne).	665	282
29 nov.	Rectification de la route nationale nº 133 (Landes). . . .	665	283
29 nov.	Établissement du chemin de fer de l'Etang-la-Ville à Saint-Cloud. — Affectation de terrains.	790	535

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881	*Suite des Décrets.*		
21 déc.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	602	254
21 déc.	Construction d'un hangar, installation de voies et atelier à la gare de Lyon-Guillotière.	794	345
24 déc.	Décret qui déclare navigable la partie du Lihoury comprise entre son embouchure dans la Bidouze et le moulin de Roby.	603	255
24 déc.	Bac de Légugnon, sur le gave d'Olorn. — Approbation de tarif.	604	256
24 déc.	Décret qui rend exécutoire à la Réunion l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.	666	286
24 déc.	Approfondissement du port de la Ciotat (Bouches-du-Rhône).	794	344
26 déc.	Décret concernant le transport de crédits du budget général de 1882 nécessité, 1° par la création du Ministère des Arts, du Ministère du Commerce et des Colonies et du Ministère de l'Agriculture ; 2° par le rattachement du service des Cultes au Ministère de l'Instruction publique.	608	25[illegible]
26 déc.	Rectification de la route nationale n° 89 (Rhône).	795	34[illegible]
26 déc.	Exécution de la gare de la Plaine-Saint-Denis. — Chemin de fer du Nord.	1068	456
1882			
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le réseau des chemins de fer algériens.	668	287
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	669	288
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	673	289
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	674	290
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	675	291
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	676	292
5 janv.	Décret qui soumet à l'expropriation pour cause d'utilité publique un terrain situé à Angoulême.	678	293
9 janv.	Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer du Nord pour l'exploitation provisoire de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende.	795	34[illegible]
9 janv.	Défense de la rive gauche de la Loire (Haute-Loire). . . .	1068	45[illegible]
9 janv.	Affectation de terrains (Vosges) pour l'établissement du canal de l'Est.	1069	45[illegible]

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882 13 janv.	Décret qui fixe la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage ou charronnage flottés, pendant l'exercice 1882. (Approvisionnement de Paris.).	678	294
13 janv.	Reconstruction du pont d'Arifates, sur la Truyère (Lozère).	1070	459
13 janv.	Construction des deux ponts de Mauves et de Thouaré, sur la Loire (Loire-Inférieure). — Participation du Ministère des Travaux Publics à la dépense.	1070	460
13 janv.	Prolongement du bassin intérieur d'échouage de Port-en-Bessin (Calvados).	1070	461
18 janv.	Nouveau délai accordé à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour l'expropriation des terrains nécessaires à la rectification de la route nationale n° 70 aux abords de la gare de Dijon-Porte-Neuve (Côte-d'Or).	1071	462
19 janv.	Décret qui concède à la chambre de commerce de Saint-Nazaire l'exploitation du service de halage au port de cette ville.	680	295
19 janv.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier Champdeniers à la station de Phlé, sur le chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay.	684	296
19 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	904	390
19 janv.	Etablissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Deluz (Doubs).	1071	463
24 janv.	Décret portant le nombre des membres du conseil d'administration pour l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'État, de neuf à seize.	685	297
24 janv.	Décret qui autorise l'établissement d'un service de touage à vapeur sur le canal latéral à l'Oise entre Chauny et Janville.	686	298
24 janv.	Affectation au département des Travaux Publics, comme dépendance du port, de l'ouvrage de défense désigné sous le nom de fort-Saint-Louis, à Cette (Hérault).	1072	464
25 janv.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier l'embranchement de Salindres à la ligne de Bességes à Alais.	692	299
25 janv.	Fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics ; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	694	300
26 janv.	Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Montluçon (Allier).	702	301
27 janv.	Décret qui accorde un nouveau délai pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer des mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et à l'usine de Neuves-Maisons.	702	302
27 janv.	Fonds de concours versés au Trésor par le département du		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882	*Suite des Décrets.*		
1er juin.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1187	525
9 juin.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1188	526
9 juin.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1190	527
9 juin.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1192	528
9 juin.	Approbation de divers travaux à exéculer sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1193	529
9 juin.	Reconstruction du pont suspendu sur la Siagne (Alpes-Maritimes).	1314	588
9 juin.	Reconstruction du pont Ysoir, sur la Sarthe, au Mans (Sarthe).	1314	589
9 juin.	Extension des gares de triage et installation d'ateliers à Dijon-Triage-Perrigny (Côte-d'Or).	1315	590
9 juin.	Rachat du pont à péage de Tonnay-Charente (Charente-Inférieure).	1315	591
9 juin.	Déviation de la route nationale n° 82 et construction d'un pont destiné au passage de ladite route par-dessus le chemin de fer de Roanne à Lyon.	1454	633
9 juin.	Défense de la ville de Montluçon (Allier) contre les inondations du Cher).	1455	634
12 juin.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1194	530
12 juin.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1195	531
20 juin.	Rectification de la route départementale n° 9 (Seine-et-Oise).	1316	592
21 juin.	Agrandissement du port de Montluçon (Allier) sur le canal de Berry.	1455	631
22 juin.	Approbation de la convention passée avec la compagnie des chemins de fer d'Orléans pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon.	1197	532
22 juin.	Décret qui autorise l'exploitation par l'État de diverses lignes de chemins de fer.	1201	533
24 juin.	Décret qui prescrit la promulgation de la convention douanière et des conventions de raccordement de chemins de fer, signées entre la France et la Suisse les 14 juin 1881 et 27 février 1882.	1395	620
26 juin.	Construction de la route départementale de la Seine n° 40, de Montreuil à Pantin.	1316	593

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
28 juin.	Affectation d'une partie de la forêt de Nieppe (Nord). . . .	1456	636
6 juillet.	Affectation de terrains (Allier).	1457	637
6 juillet.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1457	638
6 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1458	639
6 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur le réseau algérien.	1459	640
11 juillet.	Bac de Kernevel, en rade de Lorient (Morbihan); approbation de tarif.	1460	641
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1462	642
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1463	643
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1463	644
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1464	645
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1467	646
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1468	647
11 juillet.	Etablissement d'un port sec à la gare de Châlons-sur-Marne (Marne).	1469	648
11 juillet.	Construction d'un nouveau dépôt et d'un parc pour machines à la gare de Besançon (Doubs), ligne de Dijon à Belfort.	1440	649
17 juillet.	Amélioration de la navigation du Rhône (Vaucluse et Gard).	1479	650
22 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est. . . .	1470	651
31 juillet.	Fonds de concours versés au Trésor par des communes pour l'exécution de divers travaux publics ; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1882.	1317	594
31 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien et sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1476	652
31 juillet.	Approbation de diverses dépenses faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1473	653
31 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1474	654
31 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882	*Suite des Décrets.*		
	des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1475	[illegible]
31 juillet.	Approbation de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1476	[illegible]
2 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1477	[illegible]
2 août.	Décret qui fixe les époques de payement de la subvention allouée au département du Rhône pour la construction du chemin de fer de Sathonay à Trévoux.	1478	[illegible]
2 août.	Décret qui fixe les époques de payement de la subvention allouée au département de l'Ain pour la construction du chemin de fer de Trévoux à Sathonay.	1479	[illegible]
2 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1480	[illegible]
7 août.	Décret qui charge M. Pierre Legrand de l'intérim du Ministère des Travaux Publics.	1087	[illegible]
10 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1481	[illegible]
10 août.	Décret qui nomme M. Hérisson Ministre des Travaux Publics.	1088	[illegible]
10 août.	Décret qui nomme M. Baïhaut sous-secrétaire d'État au Ministère des Travaux Publics.	1088	[illegible]
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1880			
12 nov.	Ponts à péage. — Établissement d'un bac à proximité, indemnité. — Compétence. — (*Sieur Lantier et Cie.*). .	413	[illegible]
12 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Retard dans l'exécution : indemnité par jour de retard stipulée dans le cahier des charges ; nécessité d'une mise en demeure. — Procédure. (*Sieur Laurent contre ville de Paris.*).	415	[illegible]
12 nov.	Honoraires d'ingénieur pour travaux d'un syndicat d'irrigations. — Responsabilité. — (*Sieur Ramon contre le syndicat de Saint-Laurent de la Salanque.*).	417	[illegible]
12 nov.	Chemin de fer. — Souscription soumise à la condition de l'établissement d'une gare sur la rive droite d'un cours d'eau et à un endroit déterminé ; établissement de la gare sur la rive gauche. — Décharge de la souscription. — (*Sieurs Harmel frères contre le département de la Marne.*).	421	[illegible]
12 nov.	Avaries causées à des conduites de gaz par des travaux de canalisation d'eaux. — Dommages. — (*Compagnie d'éclairage au gaz de Rouen contre sieur Flicoteaux.*)	423	[illegible]
19 nov.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Association syndicale. — Degré d'intérêt. — (*Dame veuve Llanas contre syndicat de l'Agly.*).	424	[illegible]
19 nov.	Travaux publics. Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	— Arrêté d'autorisation. — Recours. — Compétence. — [*Sieur Gascoin* (*consorts*).]	458	171
11 déc.	Cours d'eau. — Irrigations. — Syndicat. — Séquestre. — Emprunt. — Porteurs d'obligations. — Demande en versement des sommes empruntées. — Contrat de droit civil. — Compétence judiciaire. — (*Sieur Grandin et autres contre membres du syndicat du canal de Beaucaire.*)	459	172
17 déc.	Travaux publics communaux. — Ouvrages imprévus; prix, rabais. — (*Sieur Armagnacq contre ville de Pau.*). .	465	173
17 déc.	Voirie (Grande). — Dégradations causées à la jetée d'un port maritime. — Coup de mer. — Force majeure; pilotage; règlement. — [*Ministre des Travaux Publics contre Minto* (*steamer* Chevington).].	467	174
24 déc.	Cours d'eau non navigable. — Pouvoirs de police du Préfet. — Canal dérivé de l'Eure. — Usine. Modification d'une palée. — Arrêté préfectoral ordonnant de démolir dans l'intérêt du libre écoulement des eaux. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieur Besnard-Beaupré.*).	469	175
24 déc.	Pensions civiles. — Pensions de l'armée de mer. — [*Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de la direction des travaux hydrauliques de Rochefort* (*sieur Courbebaisse*).].	470	176
24 déc.	Extraction de matériaux pour travaux d'une maison d'école. — Recours pour excès de pouvoirs contre l'arrêté préfectoral d'autorisation. — Non-recevabilité. — Compétence du conseil de préfecture, — (*Sieur de Talhouët.*).	473	177
24 déc.	Extractions de matériaux. — Carrière en exploitation. — Indemnité. — Expertise et tierce expertise. — Nouvelle expertise confiée au tiers expert seul. — Irrégularité. — (*Sieurs Béraud frères contre Bourdin de Séré.*). . . .	474	178
1881			
21 janv.	Construction d'un tunnel de chemin de fer. — Décompte. — Déblais. — Nécessité d'employer la poudre et la dynamite au lieu de terrassiers. — Roc non prévu. — Demande d'un prix nouveau. — (*Sieur Laurent.*).	76	55
3 janv.	Pensions civiles. — Caisse des retraites de la Drôme. — Agent voyer. — Suspension après les événements de 1851. — Réintégration en 1870. — Retenues non versées dans l'intervalle. — Droit à pension. — (*Sieur Bernard.*)	136	78
3 janv.	Pont (Concessionnaires de). — Voirie (Grande). — Accumulation de décombres sous un pont. — Établissement d'une levée insubmersible et d'un pont en amont par une compagnie du chemin de fer. — Obstacle à l'écoulement des eaux. — Dégradation des berges de la rivière. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Escarraguel.*). .	138	79
3 janv.	Amélioration du cours du Rhône à Beaujeu. — Décompte. — Cubage d'enrochements. — Demande d'indemnité pour erreur dans le mesurage des moellons. — (*Sieur Datty.*)	141	80

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881 3 janv.	Mise en régie. — Travaux départementaux. — Arrêté préfectoral. — Absence d'approbation ministérielle. — Régularité — Compétence. — Régie déclarée régulière. — Décompte de la Régie. — (*Sieur Crété contre le Préfet de la Charente.*)	144	81
3 janv.	Abattoir communal. — Vices de construction. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Délai conventionnel de vingt ans. — Validité. — (*Ville de la Fère contre héritiers Gallant.*)	151	82
3 janv.	Chemin de fer. — Contravention. — Arbres coupés sur un terrain dépendant ou limitrophe de la voie ferrée. — Recours du Ministre dans l'intérêt de la loi. — Question de fait. — Non-recevabilité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Mayoux et dame veuve Marcel.*)	154	83
14 janv.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation prétendue sur un chemin non classé comme vicinal. — (*Sieur Plessy.*) . . . . , ...	155	84
14 janv.	Cours d'eau non navigable. Travaux publics. — Canal d'irrigation. — Souscription. — Demande en nullité. — Compétence. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame de Bernis.*) . . . . , ...	156	85
14 janv.	Travaux publics. — Application des articles 33, 44, 45 et 56 du devis général des travaux de génie. — Retard dans l'exécution des travaux : Mise en régie. — Demande en résiliation. — (*Sieur Raskin contre le Ministre de la Guerre.*)	158	86
14 janv.	Département. — Construction d'un chemin de fer d'intérêt local. — Résiliation. — Mise en régie. — Décompte. — Conditions générales de 1866. — (*Département de la Sarthe contre sieur Colas.*)	161	87
14 janv.	Communes. — Travaux à l'église. — Devis non soumis à la commission municipale. — Absence d'adjudication publique. — Urgence. — Nécessité de fournir de l'ouvrage aux ouvriers. — Malfaçons alléguées. — (*Sieur Sénart contre la ville de Brionne.*)	175	88
14 janv.	Communes. — Construction de mairie et école. — Malfaçons. — Architecte et entrepreneur. — Réception définitive. — Délai de garantie. — (*Commune d'Epaignes.*) .	179	89
14 janv.	Communes. — Construction d'un pont à forfait. — Travaux supplémentaires non autorisés régulièrement. — Commune non débitrice. — (*Sieur Rouxel.*)	182	90
21 janv.	Communes. — Travaux publics. — Voirie (Grande). — Chemin d'exploitation intercepté par une voie ferrée. — (*Commune de Thil.*)	187	92
21 janv.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Classement par la commission départementale. — (*Sieurs Fortin, Bertre et autres.*)	188	93
21 janv.	Dommages. — Procédure. — Arrêté prétendu par défaut. — Expertise et arrêté contradictoires. — Opposition non		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
	nouvellement postérieur. — Évaluation de l'indemnité. — (*Sieur Jeanne-Deslandes.*).	716	311
11 février.	Voirie (Grande). — Contravention. — Égouts de la ville de Paris. — Dégradations. — Compétence. — Procédure. — Délai d'affirmation du procès-verbal. — Prescription. — Dommages à fixer par état. — (*Sieur Arlot.*).	720	312
25 février.	Dettes de l'État. — Compétence. — Dommage. — Cumul. Chômage d'une écluse pour réparation. — Avis tardivement donné aux bateliers. — Demande d'indemnité contre l'État. — (*Sieurs Piau, Baudrier et autres.*).	724	313
25 février.	Dommages. — Puits taris par le percement d'un tunnel de chemin de fer. Réserves faites devant le jury d'expropriation pour cette cause éventuelle de préjudice. — Indemnité due. — (*Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, contre sieurs Baril, Laporte et autres.*). . . .	726	314
4 mars.	Cours d'eau. — Association et canaux d'irrigation. — Élections. — Annulation. — (*Sieurs Boyer, Bès et autres.*).	729	315
4 mars.	Dettes de l'État. — Voirie (Grande) — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*).	730	316
4 mars.	Dommages. — Accumulation des eaux s'écoulant d'un chemin vicinal de grande communication. — Invasion des eaux dans une cave et dans un rez-de-chaussée. — Rejet d'une demande d'indemnité annuelle. — (*Sieur Souques.*)	738	317
4 mars.	Voirie (Grande). — Contraventions. — Formalités. — Chemin de fer. — Commissaire de surveillance administrative. — Affirmation et enregistrement des procès-verbaux. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Filoque.*).	739	318
11 mars.	Décompte. — Expertise. — Formalités substantielles. — (*Ville de Paris contre sieur Moisant.*).	741	319
11 mars.	Dommages. — Indemnité pour dommage actuel. — Et indemnité à charge de travaux. — Réserve par le conseil de préfecture des dommages ultérieurs. — Intérêts et intérêts des intérêts. — (*Compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre demoiselle Domet de Mont.*).	831	352
11 mars.	Voirie (Grande). — Contraventions — Introduction de bestiaux sur la voie ferrée. — (*Sieurs Lallement et Garnery.*).	835	353
18 mars.	Cours d'eau. — Association syndicale. — Compétence. — Apport de digues à un syndicat. — Dépens. — (*Syndicat des digues de la Gresse contre le sieur de Pélissière.*).	837	355
18 mars.	Voirie (Grande). — Carrières (Exploitation de) — Voisinage d'un chemin de fer. — Interdiction administrative de la carrière. — Dommage. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Perravex et Bozzino.*).	840	356

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
18 mars.	Communes. — Pont concédé. — Reconstruction. — Subvention de l'État. — (*Ministre de l'Intérieur contre sieur Maurel.*).	842	357
18 mars.	Commune. — Entreprise de travaux de canalisation. — Décompte. — (*Ville de Toulouse contre sieurs Paris, Tarbé, Jougla et autres.*).	844	358
18 mars.	Exhaussement de la voie publique en face d'une maison. — Appréciation du dommage en tenant compte du préjudice éprouvé. — Rejet. — (*Sieur Lenoir.*).	850	359
18 mars.	Nivellement. — Modification projetée de la voie publique. Excès de pouvoirs, — (*Sieur Van Veerssen et Cie.*).	852	360
18 mars.	Voirie (Grande). — Port de Bordeaux. — Dépôts de paillons sur le quai. Contravention. — (*Sieur Vandercruyce.*)	858	361
18 mars.	Voirie (Grande). — Canal de la Haute-Deule. — Servitude de halage. — Contravention. — (*Sieur Colombier.*). . .	854	362
18 mars.	Voirie (Grande). — Plantations sur les routes. — Dommage causé par les racines. Dettes de l'État. — (*Sieur Lion.*)	856	363
25 mars.	Communes. — Conseil municipal. — Délibération. — Diffamation. — (*Commune de Montrem.*).	857	364
25 mars.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat. — Revision du classement. — Réduction de taxes. — (*Sieurs Tessier et autres.*).	859	365
25 mars.	Cours d'eau. — Associations syndicales. — Canaux d'arrosage et d'irrigation. — Décret constitutif de l'association. — Dissolution par le Préfet. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Giraud, de Bilotti et autres.*).	862	366
25 mars.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Réclamation collective : timbre. — Assimilation aux contributions directes. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Greel, Barde et autres.*).	863	367
25 mars.	Extraction de matériaux et occupation de terrains. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieurs Noell, Moret et autres.*).	866	368
25 mars.	Décompte. — Construction d'une route. — Cahier des clauses et conditions de 1866. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Aleth et Guédé.*).	868	369
25 mars.	Voirie (Grande.) — Voirie fluviale. — Contravention. — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture. — Frais. (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Bertaud et Davous.*).	872	370
1er avril.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. Alignement donné et suivi. — Refus de restituer une bande de terrain. — Pas de contravention. — (*Sieur Siramy.*). .	874	371
1er avril.	Travaux publics. — Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une route. — Augmentation de plus d'un sixième, — Résiliation. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Vigneau.*).	875	372

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881 1er avril.	Mise en régie. — Acceptation d'un nouvel entrepreneur. — Cautionnement. — (*Sieur et dame Rond.*).	877	373
1er avril.	Travaux publics. — Dommages. — Qualité pour réclamer. — (*Ville de Charolles.*).	878	374
1er avril.	Dommages causés par l'exhaussement d'une rue. — Plus-value résultant de l'amélioration de la voie. — Appréciation exacte par le conseil de préfecture. — Rejet. — (*Commune de Combronde contre sieur et dame Clostre-Aubert.*)	879	375
1er avril.	Voirie (Grande). — Contravention. — Canal d'irrigation. — Empiètement. — Annulation de procès-verbaux par le conseil de préfecture. — Recours des parties non-recevable. — (*Sieur Yvert, liquidateur judiciaire de la société des eaux de Nîmes.*).	881	376
8 avril.	Cours d'eau non navigables. — Association syndicale. — Curage. — Taxes. — (*Sieur Belton.*).	882	377
13 avril.	Décompte. — Travaux dans un port. — Expertise. — (*Sieur Boistelle.*).	883	378
13 avril.	Travaux publics départementaux. — Honoraires d'architecte. — Gestion d'affaires; intérêts. — (*Sieur Amé contre département du Morbihan.*).	952	423
13 avril.	Dommages. — Travaux communaux exécutés par les ingénieurs de l'État. — Responsabilité de la ville. — *Ville de Caen contre sieur Cosnard-Desclozets.*).	955	424
13 avril.	Dommage. — Chemin de fer. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre le sieur Gounin.*).	957	425
13 avril.	Hôtel de ville de Paris. — Décompte. — (*Sieur Vernaud contre ville de Paris.*).	960	426
13 avril.	Travaux publics départementaux. — Dommage. — (*Sieur Jacomy contre département des Pyrénées-Orientales.*)	961	427
6 mai.	Dettes de l'État. — Responsabilité des maîtres de port. — Navire entrant dans une écluse. — Avarie. — (*Sieurs Tysack et Bramfort.*).	963	428
6 mai.	Dommage. — Compagnies de chemin de fer. — Prise d'eau dans un étang. — (*Chemin de fer d'Orléans contre le sieur Frugier.*)	965	429
13 mai.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Digue. — Syndicat. — Répartition de dépenses. — Intérêts de taxes. — (*Syndicat des Mollères du Mollenel de Saint-Valery sur Somme contre la Compagnie du chemin de fer du Nord.*).	967	430
13 mai.	Cours d'eau navigables. — Curage. — Taxes. — Syndicat constitué par arrêté préfectoral. — Modification des anciens usages (curages annuels d'un fossé qui serait une propriété privée : élargissement et approfondissement ordonnés et non simple curage.) — Compétence du conseil de préfecture. — (*Sieur Arrérat.*).	971	431
13 mai.	Marais (Dessèchement des). — Association syndicale libre, puis autorisée. — Travaux antérieurs à l'autorisation. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	Participation à la dépense. — Point de départ. — (*Syndicat des Agadis de Padirac contre sieurs Barrières, Viroles et autres.*)	975	452
13 mai.	Construction d'un fort. — Cahier des charges du génie du 7 mai 1857. — (*Sieurs Sogno et Mollet contre le Ministre de la Guerre.*).	976	453
13 mai.	Dommages. — Décision de jury d'expropriation. — Délai pour obtenir l'interprétation expiré. — Jugement au fond. — Régularité. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Reynaud et autres.*).	984	454
13 mai.	Dommages. — Occupations de terrains et extraction de matériaux. Prix différent d'après la nature des matériaux extraits (moellons piqués, propres à être mis en œuvre; pierres cassées et débris). — (*Sieur Falaise contre sieur Bertrandon.*).	987	455
13 mai.	Dommages. — Difficultés d'accès résultant des travaux exécutés dans la rivière d'Yonne, pour la substitution du régime de navigation continue à celui de navigation par éclusées.— (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Buffé.*).	989	456
20 mai.	Cours d'eau. — Travaux publics. — Dommages aux usines. — Prise d'eau pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — Travaux entrepris antérieurement à la déclaration d'utilité publique et postérieurement à l'autorisation de l'usine. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Flamain et autres.*).	991	457
20 mai.	Dettes de l'État. — Chemin de fer de l'Ouest. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*).	995	458
20 mai.	Voirie (Grande). — Travaux publics. — Dommages aux usines. — Prises d'eau pour l'alimentation d'un canal. — Chômages. — Moulin. — Existence antérieure à 1566. — Compensation de la plus-value. — *Ministre des Travaux Publics contre sieurs Chalot et Heurlier.*)..	1089	[illegible]
20 mai.	Voirie (Grande). — Canaux. — Dépôts de bois. — Contravention. — Question préjudicielle de propriété. — Compétence. — Préfet. — Excès de pouvoirs. — (*Dame de Sommariva et sieur Perrin.*).	1101	[illegible]
27 mai.	Décompte.—Indemnité réclamée à raison du préjudice causé par des mesures prises par l'Administration en vue de contraindre l'entrepreneur à poursuivre un travail au delà des conditions du devis. — (*Sieur Osson.*).	1104	[illegible]
27 mai.	Ville de Paris. — Construction de la halle aux cuirs. — Résiliation prononcée pour inexécution des clauses du cahier des charges; saisie du cautionnement à titre de dommages-intérêts. — (*Sieur Maillard, syndic de la faillite de la halle aux cuirs de Paris contre ville de Paris.*)	1108	[illegible]

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881 3 juin.	Cours d'eau. — Algérie. — Association syndicale. — Dépenses d'entretien de travaux utiles à l'irrigation. — Répartition proportionnelle. — Régularité. (*Syndicat des eaux de l'Habra.*)	1110	485
3 juin.	Cours d'eau non navigables. — Usine antérieure à 1789. — Réglementation par le Préfet. — Recours contentieux. — (*Sieur Pissevin.*)	1112	486
3 juin.	Dommages. — Extraction de matériaux. — Terrain comprenant plusieurs espèces de matériaux. — Exploitation de l'une d'elles seulement. — Arbres. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord contre commune de Lapugnoy*)	1114	487
3 juin.	Dommage. — Carrière en exploitation. — Chemin de fer. — Interdiction d'exploiter. — Indemnité due. — Compétence. — (*Compagnie du chemin de fer du Nord contre sieur Pèretmère.*)	1117	488
3 juin.	Dommage direct et matériel. — Diminution du nombre et des facilités d'accès d'un hôtel. — Indemnité. — Intérêts du jour de la demande. — (*Sieur Serres contre le département des Landes.*)	1120	489
3 juin.	Dépossession ; compétence. — Dommage éventuel. — (*Sieur Gauthier contre département des Pyrénées-Orientales*)	1121	490
17 juin.	Décompte. — Matériel pris en charge au début de l'entreprise et remis à l'Etat à son expiration. — (*Sieurs Bauquin et Maufra.*)	1124	491
17 juin.	Dommages. — Inondation aggravée par les travaux d'un pont. — Intérêts du jour de la demande. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Combet et autres.*)	1126	492
17 juin.	Voirie (Grande). — Rivières navigables. — Palissade établie et arbres plantés sur la propriété du requérant. — Trous creusés dans le lit de la Saône ; contravention ; amende réduite par le conseil d'Etat. — (*Sieur Canard.*)	1129	493
24 juin.	Cours d'eau. — Canal d'irrigation. — Taxes d'arrosage : validité des souscriptions ; compétence du conseil de préfecture. — (*Compagnie nationale des canaux agricoles.*)	1131	494
24 juin.	Cours d'eau non navigables — Rôle émis par le syndicat d'une association (canal de Thuir) dont l'arrêté constitutif a été annulé, pour excès de pouvoirs, par le Conseil d'Etat. — Décharge des taxes. — (*Sieurs Nicolau de Vilar et autres.*)	1133	495
24 juin.	Décompte. — Vérification supplémentaire, ordonnée après expertise ; caractères d'expertise. — Formes à suivre. — Article 302 et suivants, — Code de procédure civile. — (*Sieur Della contre commune de Grimaud.*)	1134	496
24 juin.	Offre de concours faite par une commune à une compagnie de chemin de fer sous la condition que la ligne à établir suivrait une direction déterminée. — Condition remplie.		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION		
1881	(Chambre civile).		
5 janv.	Chemins de fer. — Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Pesage. — (*Sieur Hannier.*).	478	179
11 janv.	Cours d'eau. — Prescription. — Ouvrages apparents. — (*Sieurs Abrial.*).	479	180
31 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Envoi des pièces. — Consignation d'amende. — Délai. — Jurés. — Serment. — (*Dame Vivarez veuve Chavasse et héritiers Téron.*).	482	181
2 février.	Chemins de fer. — Avaries. — Responsabilité. — Faute. — Preuve. — (*Sieurs Nègre et Rommel frères.*). . . .	483	182
2 février.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dépossession. — Privilège. — (*Dame Delacroix veuve Goussard.*).	484	183
16 février.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Formalités. Production. — Jugement. — (*Commune de Jouvigny.*).	485	184
23 février.	Chemins de fer. — Transport des marchandises. — Livraison en gare. — Avis. — (*Sieurs Brondet Martin et Cie.*).	486	185
25 février.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Chemins vicinaux. — Magistrat directeur. — (*Sieur Moreau Alphonse.*).	487	186
2 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Liste ancienne. — (*Sieurs Jules Vieil et Félicien Déodat.*).	488	187
7 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Perte. — Prescription. — (*Sieur Justin Pierre, compagnie des chemins de fer de l'Est et sieur G. Rossfelder.*).	489	188
9 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Désignation. — (*Sieur Blondel.*).	492	189
16 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Voituriers successifs. — Obligations directes. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — (*Sieur Blanchin.*).	494	190
23 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Tableau des offres. — Plans parcellaires. — Communication aux jurés. — (*Maire de la commune de Montmarault.*). .	495	191
26 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Délibération. — Interruption. — Magistrat directeur. — (*Commune de Cenis.*).	496	192
4 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Offres. — Indemnité. — (*Préfet de l'Yonne et maire de la commune de Gy-l'Evêque.*).	497	193
4 mai.	Commune. — Responsabilité. — Ville de Paris. — Cassation. — Consignation d'amende. — (*Ville de Paris.*). .	498	194
10 mai.	Chemin rural. — Passage. — Dommages-intérêts. — Commune. (*Sieurs Albugues et Grayssac.*).	500	195
11 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Procès-verbal. — Ordonnance. — Publicité. — Offres complémentaires. — Notification. — (*Préfet de la Meuse.*).	502	196

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881 2 août.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Compétence. Jury. — Indemnité spéciale. — (*Sieur Taillefer.*). . . .	1247	546
23 août.	Chemins de fer. — Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (*Sieur Desthorest.*).	1247	547
24 août.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport. — (*Sieurs Ranciat et Luneau.*).	1248	548
8 nov.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Significations. — Election de domicile. — (*Sieur l'Hôpital.*). . .	1249	549
16 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception et payement du prix de transport. — Frais de stationnement. — (*Sieur Dubois.*).	1250	550
16 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Refus de prendre livraison. — Vente. — Responsabilité. — (*Sieur Paul Merville.*).	1251	551
29 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — (*Sieur Duclaux.*).	1252	552
30 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Expertise. — (*Sieurs Lapalud et Déchet.*)..	1254	553
30 nov.	Chemins de fer. — Avaries. — Responsabilité. — Preuve. — (*Sieur Péponey.*).	1255	554
6 déc.	Compétence. — Régime des eaux. — Droit de propriété. — Servitude. — (*Sieur Garnier père.*).	1256	555
7 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Visite des lieux. — Indemnités alternatives. — Procès-verbal. — Enonciations. — (*Sieur Thierry-Delanoue.*).	1257	556
19 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Magistrat directeur. — Excès de pouvoirs. — (*Sieurs Bordet.*). .	1259	557
21 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (*Époux Roger.*).	1261	558
1882 4 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnités alternatives. — Passage à niveau. — (*Sieur de Nays.*).	1262	559
18 janv.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Payement du prix. — Réserves. — (*Sieurs Joseph Jeanton.*).	1263	560
24 janv.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif. — Voitures. — (*Sieur Jacquemot.*).	1263	561
24 janv.	Chemins de fer. — Employé. — Indemnité. — (*Sieur Choulet.*).	1264	562
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION (Chambre criminelle).		
1881 10 mars.	Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Voie publique — Trottoirs. — Contravention. — Anciens usages. — Exception préjudicielle. — Sursis. — (*Sieur Gavot père et consorts.*).	655	271
10 mars.	Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Recours. — Sursis. — Voie publique. — Trottoirs. — Contravention. — Anciens usages. — Exception préjudicielle. — Sursis. — (*Sieurs Jules Lombardon et autres.*).	657	272

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
20 février.	Routes nationales. — Règlement pour le service des cantonniers.	363	148
20 mars.	Frais honoraires des ingénieurs des mines. — Modification de l'article 2, § 4, du décret du 10 mai 1854	511	201
31 mars.	Remises de réquisitions aux trésoriers-payeurs généraux de passer outre au payement de mandats. — Application de l'article 88 du règlement du 16 septembre 1843.	514	202
5 avril.	Avenues d'accès aux gares de chemins de fer. — Conditions de classement de ces avenues dans la voirie soit vicinale soit départementale.	642	275
1er mai.	Canaux. — Rivières canalisées. — Nouveau règlement de police de la navigation.	1003	442
10 juin.	Tableau indiquant les modifications survenues dans le personnel des agents inférieurs.	886	379
20 juin.	Routes nationales. — État de décomposition des dépenses d'entretien. — Classification de certains articles spéciaux. — Instructions.	886	380
22 juin.	Routes nationales. — Permissions de grande voirie. — Pose de conduites d'eau et de gaz. — Instructions.	888	381
1er juillet.	Créances d'exercices clos. — Instruction en vue de la déchéance quinquennale.	999	439
7 juillet.	Bacs. — Modification du modèle de cahier des charges.	1000	440
10 juillet.	Chemins de fer d'intérêt local. — Instructions	1002	441
1er août.	Nomination des agents secondaires et des agents inférieurs des ponts et chaussées.	1150	501
3 août.	Demande de divers fabricants de chaux.	1151	502
11 août.	Déclaration d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local. — Dossiers à produire à l'appui des projets de loi.	1152	503
31 août.	Créances payables dans les départements et dont le payement est réclamé à Paris.	1274	569
6 sept.	Chemins de fer construits par l'Etat. — Superstructure. — Matériel fixe des voies. — Renseignements à transmettre par les services de construction au service central du matériel fixe pour la préparation des projets de fournitures.	1275	570
7 nov.	Publicité à donner aux adjudications de travaux publics. — Travaux métalliques ; communication des pièces des projets.	1483	662
21 nov.	Marché de gré à gré.	1485	663
	(Pour les décisions relatives au Personnel, voir la table analytique ci-après).		

FIN DE LA TABLE CHRONOLOGIQUE.

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABETIQUE.

A

B

C

CHEMINS DE FER (*suite*) :

1878, art. 1er, *in fine*.— Compétence. Au cas où la déchéance et la saisie du cautionnement prévues par le cahier des charges auraient pu être prononcées, c'est, aux termes de ce cahier des charges, au Préfet que ce droit appartenait et non au conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 1204.

— (3) Chemin de fer d'intérêt local. — Retard : 1° dans la livraison des terrains par un département; 2° dans le payement des annuités des subventions. — Résiliation. Dommages-intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Hérault contre le département de l'Hérault.*) — Aux termes du cahier des charges, le département devait remettre les terrains nécessaires à l'exécution des travaux; des retards imputables au département ont empêché l'exploitation entière du réseau, et causé un préjudice à raison duquel la compagnie a droit à indemnité. — D'après le même cahier des charges le département devait donner 75 000 francs à titre de subvention par kilomètre de chemin de fer concédé; cette subvention devait être payée en vingt termes semestriels. — Décidé que le payement de chaque terme était subordonné à la seule condition de justifier d'une dépense excédant de 50 p. 100 le montant des versements déjà effectués, condition remplie par la compagnie. Retard du département dans le payement. Pas de résiliation, mais attribution d'intérêts à la compagnie du jour où elle avait droit à la subvention. — Procédure. — Expertise ordonnée par le Conseil d'Etat pour la fixation de l'indemnité; un expert désigné par chaque partie, le troisième par les deux premiers et le tiers expert, s'il y a lieu, par le président de la section du contentieux: serment prêté devant le Préfet du département ou son délégué : rapports déposés au secrétariat du contentieux (*C. d'Et.*), 1140.

— (4) Département. — Construction d'un chemin de fer d'intérêt local. — Résiliation. — Mise en régie. — Décompte. Conditions générales de 1866. (*Département de la Sarthe contre sieur Colas.*) — Appréciation des éléments de l'indemnité due pour préjudice résultant de l'adjudication à un autre entrepreneu travaux de construction des culées d'un pont; augmentation du prix de la main-d'œuvre; déplacements successifs et suppression définitive des chantiers de l'entrepreneur. Indemnité allouée pour manque à gagner sur les travaux restant à exécuter au moment de la résiliation, sans tenir compte de l'augmentation que les prix auraient subie lors de la nouvelle adjudication. Indemnité pour supplément des distances parcourues par les matériaux provenant des carrières : somme omise par suite d'une erreur matérielle dans l'arrêté attaqué, et rétablie par le Conseil d'Etat. Indemnité pour retards et déplacements de chantiers que les modifications de plans ont entraînés dans la pose des ponts métalliques ; pas de double emploi avec une autre indemnité allouée pour sujétion de main-d'œuvre ayant la même cause. Décisions diverses sur le calcul du cube général des terrassements provenant de déblais ou d'emprunts : profils. — Déblais non employés en remblais : moellons tendres et terre végétale provenant des emprunts : terres perdues dans une douve ou mises en revers d'eau : chiffre des terrassements exécutés en trop : quantité de sable et gravier pris dans les emprunts et employés aux maçonneries : terres employées dans les déviations de route, rampes d'accès ou passages à niveau, comprises dans le cube des terrassements, malgré l'allocation faite par le devis d'un prix spécial au mètre courant pour ces sortes de travaux. Classification des déblais au jet de pelle ou à la brouette. Mise en régie. — Demande d'indemnité mal fondée : préjudice allégué inexistant : l'entrepreneur a été laissé libre de diminuer graduellement le nombre et l'importance de ses ateliers. Retards dans les payements : pas d'indemnités spéciales en dehors des intérêts légaux. Prix et quantité des matériaux approvisionnés par l'entrepreneur et employés par l'Administration. Somme allouée à l'entrepreneur à titre de provision pour les épuisements. — Refus par le conseil de préfecture de statuer définitivement sur ce point : compétence de ce conseil : renvoi devant lui pour y statuer en attendant la solution, maintien provisoire de ladite somme au compte

de l'entrepreneur. Quantité de ciment employé. Sommes retenues pour malfaçons : déblais non poussés partout à la profondeur prescrite par les plans. Décidé que ces sommes ne font pas double emploi, soit avec une autre retenue déjà faite à raison du défaut de régalement des surfaces, soit avec le refus d'allocation du prix des terrassements exécutés en trop. — Fixation de la somme à retenir pour réparation des malfaçons imputables à l'entrepreneur. Demande d'augmentation de la somme allouée pour décharge et régalage des terrassements. Rejet : ladite somme a été allouée par un arrêté du conseil de préfecture qui est devenu définitif, n'ayant été déféré au Conseil d'Etat ni par l'entrepreneur ni par le département. Frais d'expertise et tierce expertise mis en totalité à la charge du département, qui les a rendus nécessaires par son refus de faire droit à des réclamations depuis reconnues fondées. Allocation des intérêts et intérêts des intérêts dans les termes de la loi (*C. d'Et.*), 161.

— (5) Chemin de fer. — Souscription soumise à la condition de l'établissement d'une gare sur la rive droite d'un cours d'eau et à un endroit déterminé ; établissement de la gare sur la rive gauche. — Décharge de la souscription. — (*Sieurs Harmel frères contre le département de la Marne.*) — Rejet de l'objection tirée par la compagnie de ce que l'établissement de la gare sur la rive gauche donnerait satisfaction aux requérants, par suite la substitution d'un nouvel emplacement à celui dont le projet avait été primitivement étudié sur la même rive ; les requérants avaient, à raison de cette circonstance, payé une subvention distincte (*C. d'Et.*), 421.

α Tarifs.

— (1) Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Pesage. — (*Sieur Hannier.*) — La clause de non-garantie insérée dans un tarif spécial, notamment dans le tarif P. V. n° 11 de la compagnie des chemins de fer de l'Est, a pour effet, non d'affranchir la compagnie des déchets et avaries provenant de sa faute ou de celle de ses employés, mais de mettre à la charge de l'expéditeur ou du destinataire la preuve de la faute de la compagnie. — Le défaut de pesage d'un wagon de houille au moment du départ ne constitue pas nécessairement une faute susceptible d'engager la responsabilité de la compagnie si à l'arrivée le poids de la houille transportée est inférieur à celui déclaré par l'expéditeur (*C. de cass.*), 478

— (2) Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (*Sieur Desthorest.*) — En matière de transport par voies ferrées, la clause de non-garantie stipulée dans un tarif spécial dûment homologué a pour effet d'obliger l'expéditeur ou le destinataire à prouver que la perte dont il se plaint provient d'une faute commise par la compagnie ou ses agents (*C. de cass.*), 1247.

— (3) Transports de marchandises. — Retard. — Responsabilité. — Tarifs internationaux. — (*Sieurs Virchaux, Duloup et dame veuve Muller.*) — Les clauses des tarifs internationaux dûment homologués en France, qui ont pour but de régler à l'avance et à forfait les conséquences de la responsabilité des compagnies de chemins de fer, doivent être exécutées dans leurs termes exprès. Dès lors, une compagnie ne peut être déclarée responsable de l'avarie subie par suite du retard dans la remise de la marchandise que dans la mesure fixée par le tarif applicable d'après les conventions du contrat de transport, et ne peut être condamnée à des dommages-intérêts supplémentaires (*C. de cass.*), 633.

— (4) Transport de marchandises. — Tarif. — Voitures. — (*Sieur Jucquemot.*) — Les dispositions d'un tarif spécial au transport des voitures, qui par la généralité de ses termes comprend toutes les voitures transportées, est applicable au cas où les divers objets compris en des colis distincts dans une même expédition forment l'ensemble nécessaire pour composer une voiture qui aurait été démontée (*C. de cass.*), 1362.

β. Délais, avaries, action en détaxe, etc.

— (1) Transport de marchandises. — Voituriers successifs. — Obligations directes. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — (*Sieur*

CHEMINS DE FER (*suite*) :

Blanchin.) — Lorsque deux compagnies de chemins de fer ont successivement effectué, au prix de leurs tarifs respectifs, le transport des marchandises qui ont fait l'objet d'un contrat unique de transport, le dernier transporteur chargé de remettre la marchandise au destinataire a qualité pour en régler le prix pour la totalité du transport et, par conséquent, pour réclamer la rectification des erreurs intervenues dans l'application des tarifs. — L'application des tarifs spéciaux doit être expressément demandée par l'expéditeur ; il ne peut être suppléé à cette demande par des indications portées sur les récépissés (*C. de cass.*), 494.

— (2) Arrêté ministériel du 20 novembre 1879. — Acide nitrique. — Jugement avant faire droit. — Droits réservés. — Absence de grief. — (*Sieur Achille Thomas.*) — Lorsqu'un jugement avant faire droit a admis le prévenu d'avoir contrevenu à l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879 à prouver par témoins, en réponse à la demande de la compagnie des chemins de fer, partie civile, que le flacon, confié par lui à cette compagnie, ne contenait que de l'acide nitrique du commerce et que ce liquide n'avait pu donner lieu à aucune explosion ni être la cause d'un incendie, le jugement, ayant d'ailleurs, réservé tous les droits et laissé entière l'action du ministère public, cette décision ne peut être attaquée pour violation des textes précités (*C. de cass.*), 1265.

— (3) Employé. — Indemnité. — (*Sieur Choulet.*) — Une compagnie de chemins de fer ne peut être tenue d'indemniser, par application de l'article 2000 du Code civil, l'homme de service à gages qui aurait été blessé dans l'exécution des ordres par lui reçus en cette qualité. Ce dernier ne doit pas être en effet considéré comme un mandataire (*C. de cass.*), 1264.

— (4) Transport de marchandises. — Refus de prendre livraison. — Vente. — Responsabilité. — (*Sieur Paul Merville.*) — Le voiturier qui fait vendre, sans observer les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce, des marchandises dont le destinataire n'a pas pris livraison, engage sa responsabilité, mais il ne peut cependant être condamné à rembourser au destinataire une somme supérieure au produit de la vente opérée sans autorisation de la justice, qu'autant qu'il est établi que cette vente a causé un préjudice à ce dernier (*C. de cass.*), 1251.

— (5) Transport de marchandises. — Réception et payement du prix de transport. — Frais de stationnement. — (*Sieur Dubois.*) — L'action intentée à l'effet d'obtenir le remboursement de droits perçus pour le stationnement de marchandises que la compagnie aurait à tort laissées sur les wagons au lieu d'en opérer le déchargement, n'a pas pour objet la réparation d'une erreur dans l'application d'un tarif, légalement inapplicable, mais la réparation d'une faute dans l'exécution du contrat de transport, et doit, en conséquence, être couverte par l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce (*C. de cass.*) 1250.

— (6) Transport de marchandises. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport. — (*Sieurs Ranciat et Luneau.*) — Aux termes de l'article 105 du Code de commerce, la réception de la marchandise et le payement du prix de transport ont pour effet d'éteindre toute action en responsabilité contre le voiturier. — Il en est ainsi alors même que les colis ont été reçus et que le prix du transport a été payé par un tiers chargé par le destinataire de transporter lesdits colis à son domicile (*C. de cass.*), 1248.

— (7) Transports de marchandises. — Perte. — Prescription. — (*Sieur Justin Pierre, Compagnie des chemins de fer de l'Est et sieur G. Rossfelder.*) — L'arrêt qui déclare recevable l'action intentée contre le voiturier à raison de la perte des marchandises plus d'un an après le jour où la remise aurait dû être opérée à l'étranger, viole l'article 108 du Code de commerce (*C. de Cass.*), 489.

— (8) Transport de marchandises. — Payement du prix. Réserves. — (*Sieur Joseph Jeanton.*) — Une compagnie de chemins de fer ne peut refuser la livraison de marchandises transportées,

COURS D'EAU (*suite*) :

qui soutient que la taxe qui lui est imposée n'est pas proportionnelle à l'intérêt qu'il a dans les travaux de défense; que ceux-ci ne protégeant qu'une partie de sa propriété, il ne saurait être imposé à raison de la contenance totale (*C. d'Et.*), 425.

— (10) Travaux défensifs. — Digue. — Syndicat. — Répartition de dépenses. — Intérêts de taxes. — (*Syndicat des Molières du Mollenel de Saint-Valery sur Somme contre la compagnie du chemin de fer du Nord.*) — Question de savoir si un syndicat, qui avait avancé des fonds pour l'exécution de travaux définitifs, était en droit d'exiger les intérêts de ses avances à partir du jour où il les avait faites, en même temps que les taxes imposées aux intéressés pour le couvrir desdites avances? *Résolu négativement.* — Dans l'espèce, mais par le motif que le syndicat ne justifiait d'aucun rôle régulier ayant mis à la charge des propriétaires les intérêts qui auraient été dus par eux jusqu'au jour où le rôle a été rendu exécutoire par le Préfet. Lorsque, par suite de la réclamation d'un propriétaire, il a été nécessaire de procéder à une nouvelle assiette de la taxe et qu'il en est résulté des retards pour le recouvrement, le syndicat ne peut pas demander à ce contribuable les intérêts de la somme mise définitivement à sa charge. — Les taxes relatives aux travaux de défense contre les inondations sont recouvrables dans les mêmes formes que les contributions directes, à l'égard desquelles aucune disposition de loi n'autorise la demande des intérêts. Appréciation du degré d'utilité que diverses propriétés ont retirée des travaux exécutés par un syndicat : division des terrains en plusieurs classes, avec attributions de coefficients variables pour chacune d'elles; répartition de la dépense proportionnelle aux coefficients. — Décidé que ce mode de procéder répondait aux principes constitutifs du syndicat et aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807 (*C. d'Et.*), 967.

— (11) Travaux défensifs. — Syndicat de la Têt. — (*Dames Soler de Ballester et Casellas.*) — Décret constitutif répartissant les dépenses entre les membres de l'association au marc le franc des revenus cadastraux des propriétés syndiquées; réduction de taxe accordée en calculant d'après cette base : erreur de calcul commise par le conseil de préfecture, rectifiée par le Conseil d'Etat. — (Recours contre un arrêté du 6 décembre 1877 : Pyrénées-Orientales; taxes : 1877; syndicat de la Têt. — La propriété la Colonnière a été ravagée en 1876 par une inondation ; par suite, elle a été déclassée, et le revenu cadastral qui lui était attribué a été réduit par le conseil de préfecture; demande en réduction.) (*C. d'Et.*), 440.

— (12) Travaux défensifs. — Syndicat. — Revision du classement. — Réduction de taxes. — (*Sieurs Tessier et autres.*) — Lorsque, sous le couvert d'une demande en réduction des taxes qui lui ont été imposées, un propriétaire compris dans une association pour travaux défensifs fonde en réalité sa demande sur une prétendue irrégularité du classement des propriétés et de la répartition générale des charges syndicales, — contre lesquels d'ailleurs il n'a soulevé, en temps utile, aucune réclamation dans les formes prévues par la loi du 16 septembre 1807, — c'est avec raison que sa requête est rejetée par le conseil de préfecture. — Il n'appartient ni au conseil de préfecture, ni en appel au Conseil d'Etat, d'ordonner la revision générale d'un classement régulièrement opéré par la commission spéciale. Procédure. — Lorsqu'un conseil de préfecture, régulièrement composé par l'adjonction d'un conseiller général appelé pour remplacer un conseiller empêché, a prescrit avant faire droit une visite de lieux, et qu'il a statué ensuite par un arrêté définitif sur le fond de la contestation, en appelant le même conseiller général, alors que le conseiller de préfecture titulaire n'était pas empêché, le second arrêté est irrégulier. Evocation. — L'affaire étant en état, le conseil statue au fond (*C. d'Et.*), 859.

— (13) Travaux défensifs. — Syndicat constitué sous le régime de la loi de 1807. — Exception de dotalité. — Intérêts. — (*Dame veuve Guillot de Sudirault*). — La disposition de l'article 4 de la loi du 21 juin 1865, qui prescrit des formalités spéciales pour l'adhésion

Cours d'eau (*suite*) :

contributions directes. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Grcel, Barde et autres.*) — En matière de taxes de curage, une réclamation formée collectivement par plusieurs contribuables devant le conseil de préfecture pour les cotes supérieures à 30 francs n'est recevable que pour le premier dénommé. — Curage d'office ordonné après l'accomplissement des formalités légales. Rejet d'une demande en décharge de taxes établies pour le payement des travaux. — Contribuables soutenant : 1° qu'ils avaient eux-mêmes exécuté, avant la visite des lieux par les ingénieurs, certains travaux, qui ont été néanmoins compris dans les travaux exécutés d'office par les agents de l'Etat; 2° que les dépenses mises à leur charge étaient exagérées. — Instruction insuffisante pour apprécier ces deux points : renvoi devant le conseil de préfecture. — Erreur matérielle. Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture accordant à divers propriétaires décharge de taxes qui ne leur étaient pas réclamées. — (Recours du Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du 11 juin 1878, Gironde, accordant décharge aux sieurs Grcel et autres des taxes de curage mises à leur charge en qualité de riverains du ruisseau le Riouvert, pour des travaux de curage exécutés d'office sur ce ruisseau) (*C. d'Et.*), 863.

— (5) Curage. — Taxes indûment perçues en vertu d'un arrêté préfectoral du 29 ventôse an IX remplacé par un règlement d'administration publique. (*Communes de Breuil-le-Vert et Breuil-le-Sec, et sieurs Delormet et autres.*) — Lorsqu'un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique est intervenu pour déterminer spécialement le mode de contribution aux dépenses de curage d'une rivière (réunion des propriétaires intéressés en association syndicale, dépenses supportées par chacun à raison de son intérêt, suivant un état dressé par le syndicat), c'est à tort que l'Administration, au lieu de se conformer à ce règlement, a cru devoir appliquer pour la répartition des dépenses, un ancien arrêté préfectoral de l'an IX concernant toutes les rivières du département. — Décharge en conséquence des taxes irrégulièrement imposées (*C. d'Et.*), 1147.

— (6) Dommage à une usine n'ayant pas d'existence légale. — Non-lieu à indemnité pour diminution de force motrice et, par suite, inutilité d'une expertise pour en évaluer l'importance. — (*Dame veuve Folacci.*) (*C. d'Et.*), 1334.

— (7) Prescription. — Ouvrages apparents. — (*Sieur Abrial.*) — Bien que les eaux courantes d'un ruisseau soient chose commune aux riverains, et que les droits de ceux-ci constituent une faculté naturelle qui ne saurait périr par le non-usage, si prolongé qu'on le suppose, ce principe ne fait pas obstacle à ce que la prescription puisse être invoquée par le riverain qui s'est attribué pendant plus de trente ans la jouissance exclusive du cours d'eau par des ouvrages apparents, constituant une contradiction manifeste aux droits des autres riverains et un obstacle matériel à l'exercice des facultés qui leur sont reconnues par la loi (*C. de cass.*), 479.

— (8) Pouvoirs de police du Préfet. — Canal dérivé de l'Eure. — Usine. — Modification d'une palée. — Arrêté préfectoral ordonnant de démolir dans l'intérêt du libre écoulement des eaux. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieur Besnard-Beaupré.*) (*C. d'Et.*), 469.

— (9) Rôle émis par le syndicat d'une association (canal de Thuir) dont l'arrêté constitutif a été annulé, pour excès de pouvoirs, par le Conseil d'Etat. — Décharge des taxes. (Le syndicat soutenait que les actes faits par lui avant l'annulation étaient valables.) — (*Sieurs Nicolau, de Vilar et autres.*) — (Recours contre deux arrêtés du 31 octobre 1878; Pyrénées-Orientales) (*C. d'Et.*), 1155.

— (10) Travaux Publics. — Canal d'irrigation. — Souscription. — Demande en nullité. — Compétence. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame de Bernis.*) — Lorsqu'un canal d'irrigation a été déclaré d'utilité publique, établi d'après les plans et devis approuvés par l'Administration, subventionné par l'Etat, et qu'une association a été organisée par l'Administration dans le but d'assurer l'exécution des travaux, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur la de-

D

Décompte (*suite*) :

trepreneur. Rejet. Article 42 des clauses et conditions générales de 1866. Augmentation dans la distance des transports. — Réclamation non produite dans les délais de l'article 41 : réserves en termes vagues lors de la présentation du décompte, mais non suivies de motifs déduits par écrit dans les vingt jours : rejet. Travaux soumissionnés conjointement par deux entrepreneurs : décompte accepté par l'un d'eux ; déchéance encourue par tous deux. Demande d'indemnité pour retards apportés par l'Administration dans l'exécution des travaux ; aucun engagement pris de terminer les travaux dans un délai donné ; d'ailleurs pas de ralentissement exceptionnel dans les travaux ; dépenses annuelles maintenues à une moyenne suffisante. Rejet. Demande en restitution des droits de pilotage : rejet : ces droits sont un accessoire des droits de navigation, dont le cahier des charges imposait le payement à l'entrepreneur, qui n'a pu ignorer dans quelles conditions il aurait à organiser ses transports (*C. d'Et.*), 141.

— (2) Communes. — Décompte. — Construction d'un chemin vicinal. — Gravier pour l'empierrement. — (*Commune de Fay contre sieur Hochet*). — Difficultés imprévues d'extraction dans les carrières indiquées et sondées avant l'adjudication. — Mélange d'une grande quantité d'argile. — Indemnité due ; appréciation du chiffre (*C. d'Et.*), 748.

— (3) Décompte. — Construction d'une route. — Cahier des clauses et condition de 1866. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Aleth et Guédé.*) — Donné acte au Ministre des Travaux Publics de son acquiescement à un chef de réclamation. — Augmentation de plus d'un tiers dans la masse des déblais de terre et de rocher, et diminution de plus d'un tiers dans la maçonnerie, les enrochements et les perrés, par suite de modification de tracé. — Les entrepreneurs ayant expressément renoncé au bénéfice de l'article 32 des clauses et conditions pour le cas où ces augmentations ou diminutions proviendraient des modifications du tracé, aucune indemnité ne leur est due. Augmentation de plus d'un tiers des déblais par suite d'éboulements : application de l'article 32 des clauses et conditions générales de 1866. Préjudice possible ; instruction insuffisante pour établir son existence et son importance. — Vérification contradictoire ordonnée, avant faire droit, par le Conseil d'Etat et confiée à l'ingénieur en chef des mines de l'arrondissement. — Dépens du recours réservés. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — Frais de l'expertise devant le conseil de préfecture. — Absence d'offres par l'Etat ; admission partielle des conclusions de l'entrepreneur. — Répartition des frais. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Désistement du recours principal. — Donné acte. — Décision sur le recours incident (*C. d'Et.*), 868.

— (4) Hôtel de ville de Paris. — Décompte. — (*Sieur Vernaud contre Ville de Paris.*) — Mortier : quantité et densité du ciment devant entrer dans sa composition, conformément aux indications de la série des prix de la Ville de Paris. — Décidé qu'il n'y avait eu de ce chef aucune fourniture imprévue qui soit à régler d'après un prix nouveau. — Demande de revision des prix pour erreur alléguée dans les sous-détails : rejet par application de l'article 42 des clauses et conditions générales (*C. d'Et.*), 960.

— (5) Décompte. — (*Sieur Osson.*) — Indemnité réclamée à raison du préjudice causé par des mesures prises par l'Administration en vue de contraindre l'entrepreneur à poursuivre un travail au delà des conditions du devis. — Rejet : il n'y a eu qu'une simple mise en demeure non suivie de mesure coercitive. — Enrochements supprimés. — Indemnité pour manque de gain. Changements, résultant d'ordres de service, au profil de la digue. — Pas de surcroît de dépenses. — Rejet. — Substitution de talus à inclinaison fixe aux talus naturels prévus au devis : travail moins onéreux. Rejet. — Procédure. — Double degré de juridiction : demande nouvelle. Rejet. — Expertise. Frais partagés par moitié : intérêts des intérêts (*C. d'Et.*), 1104.

— (6) Décompte. — Expertise. — Formalités substantielles. — *Ville de Paris contre sieur Moisant.*) — Lors-

DOMMAGES (*suite*) :

du fermier et au profit de l'entrepreneur (1re et 2e espèces). — Expertise. — Expert du propriétaire représentant implicitement le fermier. — Lorsqu'un expert, désigné par le propriétaire a procédé, contradictoirement avec l'expert de l'entrepreneur, à la constatation de l'état de lieux avant l'occupation, et à l'évaluation des indemnités dues au fermier pour perte de récoltes et privation de jouissance pendant un certain laps de temps, sans qu'aucune contestation ait été élevée sur la qualité en laquelle cet expert agissait, l'entrepreneur n'est pas recevable à soutenir, lors de l'expertise relative à l'appréciation du dommage permanent causé au fermier pour toute la durée de son bail par suite des excavations pratiquées pendant l'occupation, — que celui-ci n'a pas été représenté régulièrement à l'expertise (2e espèce) (*C. d'Et.*), 716.

— (16) Dommages. — Extraction de matériaux. — Terrain comprenant plusieurs espèces de matériaux. — Exploitation de l'une d'elles seulement. — Prix de matériaux. — Dommages accessoires. — Arbres, — (*Compagnie des chemins de fer du Nord contre commune de Lapugnoy.*) — L'exploitation d'un terrain par un entrepreneur locataire constitue une carrière ouverte dans le sens de la loi de 1807. — Un terrain, qui est exploité au moyen de l'extraction d'une seule espèce de matériaux (cailloux) ne doit pas être considéré comme carrière ouverte au point de vue des matériaux d'une autre nature (sable et grès) qui peuvent s'y rencontrer. — Prix des matériaux extraits établi d'après celui payé à l'entrepreneur sous déduction de la somme représentant le montant de son bénéfice. — Le propriétaire d'une carrière qui reçoit le prix des matériaux extraits n'a pas droit à une indemnité spéciale pour la privation de la jouissance et perte des récoltes. — Mais il a droit à la valeur des arbres détruits lorsque tel est l'usage local. — Procédure. — Prétendue chose jugée résultant d'un arrêté interlocutoire : rejet : les conclusions du pourvoi sont dirigées tant contre l'interlocutoire que contre la décision au fond (*C. d'Et.*), 1114.

— (17) Dommages. — Indemnité pour dommage actuel. — Et indemnité à charge de travaux. — Réserve par le conseil de préfecture des dommages ultérieurs. — Intérêts et intérêts des intérêts. — (*Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée contre demoiselle Domet de Mont.*) — Frais d'expertise mis avec raison à la charge de l'auteur du dommage qui, devant le conseil de préfecture, avait contesté tout droit à indemnité, alors qu'il en a été accordé une (*C. d'Et.*), 831.

— (18) Dommage. — Inondation imputée aux travaux exécutés pour l'établissement d'un chemin de fer. — Responsabilité. — (*Compagnie d'Orléans contre sieurs Portes et Favarel.*) — Décidé que la compagnie ne saurait être responsable de l'inondation, qui s'est produite seulement à partir du point où elle rend les eaux du ruisseau à leur cours naturel et dans une partie de la plaine où elle n'a apporté aucune modification à l'ancien état des lieux et n'a augmenté en rien le volume des eaux : aucune inondation n'a eu lieu en amont. Procédure. — Conseil de préfecture. — Visite des lieux. — Parties non appelées ni présentes. — Aucun procès-verbal dressé ni communiqué aux parties. — Vérification non contradictoire. — Inobservation des formalités essentielles. — Annulation de l'arrêté qui a ordonné la visite des lieux et de celui qui a statué au fond. Conseil d'Etat. — Evocation après annulation, d'arrêtés du conseil de préfecture pour vices de forme. — Décision au fond (*C. d'Et.*), 191.

— (19) Dommages. — Inondation aggravée par les travaux d'un pont. — Intérêts du jour de la demande. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Combet et autres.*) — Lorsque les dommages causés par un cas de force majeure (dans l'espèce, une crue exceptionnelle de l'Hérault), ont été notablement aggravés aux abords d'un pont, par suite de la modification apportée dans le régime des eaux de la rivière par l'établissement du pont et des remblais insubmersibles qui l'accompagnent, la compagnie du chemin de fer qui a con-

Dommages (*suite*)

naturels et non de ceux causés par le fait de la compagnie (2e espèce).—Frais d'expertise mis en totalité à la charge de la compagnie qui avait refusé toute indemnité : régularité (2e espèce). — Intérêts et intérêts des intérêts alloués dans les termes de la loi (*C. d'Et.*), 1339.

— (26) Chemin rural. — Passage. — Dommages-intérêts. — Commune. — (*Sieurs Albugues et Crayssac.*) — Lorsqu'un chemin rural est devenu impraticable, et que ceux auxquels ce chemin est nécessaire se sont ouvert un passage sur les fonds riverains, les dommages-intérêts auxquels peuvent avoir droit les propriétaires de ces fonds sont à la charge de la commune (*C. de cass.*), 500.

— (27) Dommage. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Est contre sieurs Renson, Thiry-Borgnet et autres.*) — Propriétaire prétendant que les corrosions produites sur la rive gauche d'un fleuve, par la construction d'un talus perreyé sur la rive opposée, destiné à l'établissement d'un chemin de fer, nuisent ou menacent de nuire à son terrain. — Rejet : pas de dommage direct et matériel, de nature à ouvrir un droit à indemnité. — Ces corrosions, dont le progrès a d'ailleurs été arrêté par des travaux ultérieurs, n'ont atteint que les berges du fleuve dépendant du domaine public (*C. d'Et.*), 1330.

— (28) Dommage. — Compagnie de chemin de fer. — Prise d'eau dans un étang. — (*Chemin de fer d'Orléans contre le sieur Frugier.*) — Décidé en fait qu'une compagnie de chemins de fer, en prenant 40 mètres cubes d'eau par jour dans un étang pour alimenter ses locomotives, alors que le débit journalier du ruisseau qui alimente l'étang n'est pas inférieur à 5 000 mètres cubes à l'époque des basses eaux, n'avait pu causer aucun dommage appréciable au propriétaire d'un moulin mû par ledit ruisseau en aval de cet étang. — Condamnation de l'usinier à restituer à la compagnie, avec intérêts du jour de la demande, les sommes qu'elle lui aurait payées en exécution de la décision annulée (*C. d'Et.*), 965.

— (29) Dommages. — Procédure. — Arrêté prétendu par défaut. — Expertise et arrêté contradictoires. — Opposition non recevable — Désaccord des experts. — Absence de tierce expertise. — Nullité. — (*Compagnie du chemin de fer du Midi contre sieur Paillisse et autres.*) — Est avec raison déclarée non recevable l'opposition à un arrêté rendu par le conseil de préfecture après une expertise confiée à deux experts, dont l'un nommé par l'opposant et à laquelle celui-ci a été représenté par un de ses agents. Il y a désaccord entre les experts et par suite nécessité d'une tierce expertise, lorsque ces experts, tout en étant d'accord sur la responsabilité de la partie qui a causé un dommage, se sont séparés sur l'étendue de cette responsabilité, ainsi que sur l'évaluation des pertes subies et des indemnités dues. — Annulation de l'arrêté et renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué après tierce expertise. — Loi du 16 septembre 1807, article 56 (*C, d'Et.*), 189.

— (30) Dommages. — Terrains fouillés pour la construction d'un chemin de fer. — Eléments du préjudice : aspect et abords d'une propriété modifiés d'une manière fâcheuse : usage d'une servitude rendu impossible : nécessité de travaux protecteurs contre les éboulements. — Appréciation de l'indemnité (2e espèce). — (*Sieurs Bridel et Deruad contre sieur Mallet.*) — Occupation de terrains. — Appréciation de l'indemnité (1re espèce). Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté. — Noms et conclusions des parties. — Référence dans les visas. L'article 15, décret du 12 juillet 1865, exige que, dans les affaires contentieuses, les arrêtés des conseils de préfecture mentionnent les noms et conclusions des parties. — Il est donné satisfaction suffisante à cette règle par le visa, en tête de la décision, des arrêtés préparatoires ordonnant une expertise, qui contiennent les noms et qualités des parties, ainsi que l'analyse de leurs prétentions respectives.—(1re et 2e espèces).—D'ailleurs les conclusions ont été relatées dans les considérants de la décision (1re espèce). Procédure.—Conseil d'État.— Effet non suspensif du recours. — Exécution sans réserve de l'arrêté attaqué; pas d'acquiescement. Le fait

E

qu'ils ne font réellement qu'interpréter (*C. de cass.*), 619.

Echelles de jaugeage des bateaux. Remboursement du prix (*Circ.*), 220.

Eclairage électrique des côtes de France et installation de signaux sonores, 901.

Ecole des Ponts et Chaussées. Classement des élèves ingénieurs par ordre de mérite et distribution des prix (année 1881-1882), 772.

Emprunts :

Autorisations d'emprunts accordées à des départements, des villes. Ain, 568. — Aisne, 24. — Alger, 25. — Allier, 10. — Alpes (Basses), 788. — Alpes (Hautes), 566. — Ardèche, 25. — Aube, 788. — Bouches-du-Rhône, 19. — Charente-Inférieure, 788. — Corrèze, 789. — Côte-d'Or, 19. — Dordogne, 788. — Garonne (Haute), 25. — Jura, 567. — Landes, 787. — Loire (Haute), 789. — Loiret, 787. — Lot, 25. — Maine-et-Loire, 10. — Meuse, 26. — Oise, 26. — Oran, 10. — Pas-de-Calais, 28. — Saône (Haute), 1057. — Sedan (ville), 566. — Seine-et-Oise, 1057. — Var, 27. — Vosges, 27.

Entrepreneurs :

— (1) Communes. — Fourniture et pose de conduites d'eau avec garantie. — Travaux supplémentaires : pas d'indemnité. — (*Compagnie des fonderies et forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges contre la ville de Nîmes.*) — L'entrepreneur de la fourniture et de la pose des tuyaux destinés à la conduite des eaux d'un canal, qui, par les clauses de son cahier des charges, est responsable des ruptures et fuites pouvant se produire pendant la durée de garantie, n'a pas droit au payement d'une colonne ascensionnelle avec cuvette, non prévue au devis, qu'il a établie de sa propre initiative, à ses risques et périls, en vue de faciliter l'exécution de son marché et d'échapper à la responsabilité qui pouvait lui incomber (*C. d'Et.*), 456.

— (2) Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une route. — Augmentation de plus d'un sixième. — Résiliation. — (*Sieur Vigneau.*) — Lorsqu'un marché passé pour l'exécution d'un travail public doit avoir une durée de cinq ans, il ne suffit pas pour qu'il y ait lieu à résiliation que les travaux effectués pendant les trois premières années dépassent d'un sixième les trois cinquièmes du montant total des travaux prévus. — Ce marché, bien que devant durer cinq ans, constitue une entreprise unique, et la résiliation ne peut être prononcée qu'autant que le sixième en sus du montant total prévu de l'entreprise a été dépassé (*C. d'Et.*), 427.

— (3) Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une route. — Augmentation de plus d'un sixième. — Résiliation. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Vigneau.*) — En l'absence de toute disposition du cahier des charges spécial à l'entreprise et du devis, qui déroge aux dispositions de l'article 30 du cahier des clauses et conditions générales, cet article s'applique à un marché passé pour l'entretien d'une route nationale, aussi bien qu'à tous autres travaux publics exécutés pour le compte de l'Etat. — Rejet de l'objection basée par le Ministre sur la nature essentiellement variable de ces sortes de travaux, qui ne peuvent être l'objet que d'une évaluation approximative. — Décidé en conséquence que l'excédent de plus d'un sixième, sur les estimations portées au bordereau, pour le montant total des dépenses, autorisait l'entrepreneur à demander la résiliation du marché. Mais l'augmentation doit être calculée d'après le montant des travaux adjugés pour toute la période du marché, et non d'après le montant des travaux exécutés pendant une seule année (*C. d'Et.*), 873.

— (4) Mise en régie. — Travaux départementaux. — Arrêté préfectoral. — Absence d'approbation ministérielle. — Régularité. — Compétence. — Régie déclarée régulière. — Décompte de la régie. — (*Sieur Crété contre le Préfet de la Charente.*) — Il n'appartient pas au conseil de préfecture d'annuler un arrêté préfectoral pre-

Excès de pouvoirs (*suite*) :

former? Le nivellement doit-il être donné au propriétaire qui le demande, d'après le niveau actuel de la voie publique ou d'après celui qu'elle pourra avoir après l'exécution de projets non encore approuvés? Rés. dans le 1er sens (*C. d'Et.*), 852.

Expropriation pour cause d'utilité publique :

D'un terrain situé à Angoulême, 678.

— (1) Cession amiable. — Bail. — (*Ville de Sens, Yonne.*) — La cession amiable précédée d'une déclaration d'utilité publique est l'équivalent d'un jugement d'expropriation et a pour effet immédiat et nécessaire de résoudre les baux ; le locataire peut seulement faire valoir ses droits à une indemnité (*C. de cass.*), 507.

— (2) Chemins vicinaux. — Magistrat directeur. — (*Sieur Moreau-Alphonse.*) — Aux termes de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, le magistrat commis pour présider et diriger le jury spécial chargé de régler les indemnités dues à raison d'expropriations relatives à l'ouverture ou au redressement des chemins vicinaux, fait partie intégrante du jury, à la décision duquel il prend part, en cas de partage, avec voix délibérative, d'où il suit qu'il est tenu d'assister à la délibération et de la présider, et que la preuve de sa présence, condition substantielle de la décision du jury, doit résulter du procès-verbal (*C. de cass.*), 487.

— (3) Compétence. — Jury. — Dommage direct. — Le jury ne peut statuer sur un chef de demande qu'autant que le dommage qui en fait l'objet est la conséquence directe et nécessaire de l'expropriation. — (*Sieur Jean Touron fils aîné.*) (*C. de cass.*), 1246.

— (4) Compétence. — Jury. — Indemnité spéciale (*Sieur Taillefer.*) — Est nulle pour excès de pouvoirs la décision du jury qui accorde une indemnité de dépréciation que ni le tableau des offres et demandes ni les énonciations du procès-verbal ne mentionnaient comme ayant été réclamée par l'exproprié à titre de conséquence directe et immédiate de l'expropriation (*C. de cass.*), 1257.

— (5) Déclaration. — Offres. — Notification. — (*Dame Rostand de Saint-Poncy.*) — Lorsque le propriétaire inscrit à la matrice cadastrale, contre lequel est poursuivie l'expropriation pour cause d'utilité publique, a fait connaître, par une lettre adressée au maire de la commune expropriante, dans la huitaine de la notification de l'offre d'indemnité, que par un acte authentique antérieur il a cédé à sa femme, séparée de biens, ses droits sur l'immeuble exproprié, il doit être fait à la cessionnaire ainsi déclarée une offre personnelle et distincte de l'indemnité, suivie de citation à comparaître devant le jury pour y faire valoir ses droits. — A défaut de ces offres et citation, la décision du jury rendue avec le mari seul, et lui attribuant l'indemnité avec la simple addition des mots *et à ses ayants droit*, doit être cassée pour violation des articles 23, 24 et 37 de la loi du 3 mai 1841 (*C. de cass.*), 623.

— (6) Délibération. — Interruption. — Magistrat directeur. — (*Commune de Cenis.*) — Il y a nullité de la décision du jury si le magistrat directeur a été, après la clôture des débats, appelé par le jury, et a assisté pendant un certain temps à la délibération (*C. de cass.*), 406.

— (7) Dépossession. — Privilège. — (*Dame Delacroix, veuve Goussard.*) — L'exproprié ne peut invoquer, pour le payement de son indemnité ou l'exécution des travaux qui lui ont été promis par l'expropriant en sus de son indemnité, d'autres garanties que celles que lui accorde l'article 53 de la loi du 3 mai 1841. Si par son fait il ne peut plus y recourir, il devient créancier pur et simple de l'expropriant et ne peut exercer, en cas de faillite de ce dernier, aucun droit de préférence au préjudice des autres créanciers (*C. de cass.*), 484.

— (8) Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (*Epoux Roger.*) — Le délai de huitaine, imparti par l'article 5 de la loi du 3 mai 1841, pour le dépôt à la mairie du plan parcellaire des terrains ou édifices dont la cession paraît nécessaire, n'expire qu'à la fin du huitième jour, c'est-à-dire à minuit (*C. de cass.*), 1261.

EXPROPRIATION (*suite*) :

— Si l'autorité judiciaire n'a pas le pouvoir de réformer ni de modifier la liste des jurés dressée pour chaque arrondissement par le conseil général du département, il ne résulte pas de cette application du principe de la séparation des pouvoirs que le choix prescrit par l'article 30 de la loi du 3 mai 1841 puisse être fait sur une liste qui ne serait pas celle dont les formes substantielles sont déterminées par l'article 29 et, en particulier, sur une liste contenant moins de trente-six noms ou plus de soixante-douze (*C. de cass.*), 614.

— (19) Jury. — Convocation. — Magistrat directeur. — Compétence. — (*Sieur Royer*). — Si la cause qui empêche de convoquer un juré titulaire remonte à la liste dressée par le conseil général du département, le défaut de convocation ne saurait vicier de nullité la procédure d'expropriation. La règle à suivre pour compléter le jury se trouve alors tracée par l'article 33 de la loi sur la matière. La loi du 3 mai 1841 n'accorde nulle part au magistrat directeur du jury le pouvoir de déclarer nulle une procédure que l'expropriant soutient être valable, et de renvoyer l'affaire sous ce prétexte à une autre session. C'est là un litige exclusivement réservé à la Cour de cassation (*C. de cass.*), 617.

— (20) Magistrat directeur. — Excès de pouvoirs. — (*Sieurs Bordet.*) — Le magistrat directeur du jury commet un double excès de pouvoir lorsque : 1° il provoque le jury à prononcer par une décision unique sur l'indemnité, au lieu de statuer par voie alternative, alors que les parties ont prétendu que les parcelles de terrains expropriés ne se trouvaient pas dans les conditions prévues par l'article 51 de la loi du 3 mai 1841 pour la prise en considération d'une plus-value immédiate et spéciale; 2° il manifeste son opinion personnelle sur divers éléments de fait de la contestation, de telle sorte que son ingérence puisse influer sur la décision du jury (*C. de cass.*), 1259.

— (21) Tableau des offres. — Plans parcellaires. — Communication aux jurés. — (*Maire de la commune de Montmarault.*) — Est nulle la décision rendue par un jury d'expropriation lorsque le procès-verbal des opérations ne constate pas que le tableau des offres et demandes et les plans parcellaires ont été mis sous les yeux des jurés (*C. de Cass.*), 495.

— (22) Offres. — Indemnité. — (*Préfet de l'Yonne et maire de la commune de Gy-l'Evêque.*) — Lorsque l'indemnité offerte par l'Administration expropriante était une somme unique pour deux parcelles expropriées, si le jury alloue deux indemnités distinctes, mais dont la réunion est inférieure à la somme offerte, il y a lieu à cassation totale pour violation du paragraphe final de l'article 39 de la loi du 3 mai 1841 (*C. de cass.*), 497.

— (23) Offres. — Notification. — Préfet. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*) — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, des offres intéressant l'Etat doivent être signifiées à la personne du Préfet ou au domicile élu par ce fonctionnaire, seul représentant légal de l'Etat, mais non au sous-préfet, qui n'a aucune qualité pour les recevoir. A défaut d'élection de domicile, elles doivent, aux termes de l'article 15 de la loi du 3 mai 1841, être notifiées en double copie et au maire de la commune, d'une part, et au fermier locataire, gardien ou régisseur de la propriété, d'autre part (*C. de cass.*), 625.

— (24) Indemnités alternatives. — Passage à niveau. — (*Sieur de Nays.*) — Lorsque l'obligation pour l'Etat d'établir un passage à niveau au profit de l'exproprié résulte du jugement même d'expropriation, la décision du jury vide tout le débat en fixant deux indemnités alternatives, l'une pour le cas où l'Etat établirait un gardien, l'autre pour le cas où il laisserait ledit passage sans gardien (*C. de cass.*), 1262.

— (25) Pourvoi. — Envoi des pièces. Consignation d'amende. — Délai. — Jurés. — Serment. — (*Dame Vivarez veuve Chavasse et héritiers Téron.*) — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le défaut d'envoi des pièces du pourvoi

à la chambre civile de la Cour de cassation dans le délai prescrit par l'article 20 de la loi du 3 mai 1841, et la consignation tardive de l'amende n'entraînent pas la déchéance du pourvoi, lorsque les pièces ont été déposées au greffe de la Cour de cassation, et que l'amende a été consignée avant le jour où la cause a été en état de recevoir arrêt. Il ne peut être apporté à la formule du serment prêté par les jurés d'expropriation aucune modification qui serait de nature à changer la substance et la portée du serment prescrit par l'article 36 de la loi du 3 mai 1841. Telle est la substitution des mots *en conscience et avec probité* aux mots *avec impartialité* qui se trouvent dans l'article cité (*C. de cass.*), 482.

— (26) Pourvoi. — Renvoi devant un nouveau jury. — (*Sieur Rossi.*) — Lorsqu'une décision du jury d'expropriation pour cause d'utilité publique a été annulée par arrêt de la Cour de cassation, et que l'affaire a été renvoyée devant un nouveau jury, ce jury doit, à peine de nullité, être composé de jurés autres que ceux qui avaient fait partie du premier (*C. de cass.*), 629.

— (27) Procès-verbal. — Ordonnance. — Publicité. — Offres complémentaires. — Notification. — (*Préfet de la Meuse.*) — Il n'y a pas de nullité du procès-verbal des débats en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique par le motif que le procès-verbal n'aurait été clos que plusieurs jours après les opérations du jury. — Lorsque la minute de l'ordonnance du magistrat directeur porte qu'elle a été prononcée à l'audience publique, en présence des parties et des jurés, aucune nullité ne résulte de ce que la même constatation n'a pas été faite dans le procès-verbal. — L'obligation de notifier les offres quinze jours au moins avant la réunion du jury n'est point applicable aux offres complémentaires faites par l'expropriant (*C. de cass.*), 502.

— (28) Significations. — Election de domicile. — (*Sieur l'Hopital.*) — Les offres et notifications sont valablement signifiées au domicile élu par les demandeurs expropriés, si cette élection de domicile, bien que faite dans une protestation dirigée contre une compagnie de chemin de fer à l'occasion de l'expropriation qu'elle poursuivait, ne contient aucune mention ayant pour objet d'en restreindre expressément les effets à la notification des actes de procédure concernant une action déterminée (*C. de cass.*), 1249.

— (29) Visite des lieux. — Indemnités alternatives. — Procès-verbal. — Enonciations. — (*Sieur Thierry-Delanoue.*) — Le fait par un exproprié de s'être défendu devant le jury, sans se plaindre de n'avoir pas été averti de la visite des lieux par ledit jury et de n'avoir pu y assister, couvre le grief qui aurait pu résulter de ce défaut d'avertissement. Le jury n'est obligé de fixer d'une manière alternative l'indemnité débattue entre les parties, qu'autant que celles-ci y ont conclu. Les énonciations du procès-verbal des débats doivent prévaloir contre toutes allégations contraires des parties. On ne peut admettre que le jury ait compris dans l'indemnité par lui fixée le prix d'objets mobiliers, quand même il en aurait été question dans une note distribuée aux jurés par l'exproprié, si cette circonstance n'est appuyée par aucune conclusion des parties et par aucun passage du procès-verbal (*C. de cass.*), 1257.

EXTRACTION DE MATÉRIAUX.

— (1) Carrière en exploitation. — Indemnité. — (*Sieur Péquart contre dame veuve Laval.*) — Décidé en fait qu'avant l'arrêté préfectoral qui avait autorisé l'occupation provisoire du terrain, le propriétaire exerçant, d'ailleurs, lui-même la profession d'exploitant de carrière, devait être considéré comme y ayant déjà ouvert et exploité une carrière, et que dès lors l'indemité à lui due avait été calculée avec raison d'après le prix des matériaux extraits. — Décidé que le conseil de préfecture avait réduit à tort le chiffre de l'indemnité tel qu'il avait été fixé par le tiers expert et l'expert du propriétaire : allocation de ce chiffre, avec intérêts et intérêts des intérêts. — Les fouilles et sondages exécutés sur un terrain, contre le gré et à l'insu du propriétaire et avant l'autorisation administrative, ne peuvent pas conférer à leur auteur des droits quelconques à l'encontre du proprié-

EXTRACTION DE MATÉRIAUX (*suite*) :

taire sur les matériaux que recèle ce terrain (*C. d'Et.*), 454.

— (2) Carrière en exploitation. — Indemnité. — Expertise et tierce expertise. — Nouvelle expertise confiée au tiers expert seul. — Irrégularité. — (*Sieurs Béraud frères contre sieur Bourdin de Séré.*) — Le conseil de préfecture, après avoir constaté que l'expertise et la tierce expertise n'avaient porté que sur la privation de jouissance et la dépense nécessaire pour remettre les lieux dans leur premier état, n'a pu confier au tiers expert seul le soin de rechercher si une carrière non abandonnée existait déjà dans la propriété fouillée ; d'établir, dans ce cas, la quantité, la nature et la valeur des matériaux extraits, et de fixer l'indemnité due. — La mission ainsi donnée au tiers expert ne consistait pas dans une investigation partielle sur un des points en litige : elle portait sur une contestation non soumise aux premiers experts : c'était en réalité une expertise nouvelle, qui ne pouvait avoir lieu que conformément aux dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. — Renvoi devant le conseil de préfecture, pour être par lui statué après expertise régulière. — Frais d'expertise et dépens mis à la charge de la partie qui succombera en fin de compte (*C. d'Et.*), 474.

— (3) Chemins vicinaux. — (*Commune de Fouqueville contre dame veuve Bonvallet.*)—La servitude d'extraction de matériaux ne peut pas être appliquée à un bois entouré de palissades ou treillages en bois et fils de fer formant une enceinte continue dans laquelle se trouve une construction destinée à l'habitation. — Procédure. — Une commune peut-elle être légalement représentée dans une instance relative à ses chemins vicinaux par les agents du service vicinal ? — *Non résolu.* — Voir la note. — Recours contre un arrêté du 20 juin 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a annulé un arrêté préfectoral du 4 février précédent autorisant les communes de Fouqueville et de la Harangère à extraire dans un bois appartenant à la dame Bonvallet les matériaux nécessaires à l'entretien des chemins vicinaux. — Le conseil de préfecture a considéré le bois de la dame Bonvallet comme une dépendance d'une maison habitée, mais la clôture dont le bois est entouré et qui consiste simplement en un treillage dit de chemin de fer, ne constitue pas une clôture analogue à un mur, suivant les usages du pays ; la construction élevée dans l'enceinte n'a que trois mètres de côté et se compose d'un rez-de-chaussée seulement : elle ne saurait être assimilée à une maison habitable ; dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que le bois de la dame Bonvallet devait être exempté de la servitude d'extraction de matériaux (*C. d'Et.*), 1357.

— (4) Arrêté d'autorisation. — Recours. — Compétence. — (*Sieur Gascoin et consorts.*) — L'arrêté par lequel un préfet autorise une extraction de matériaux dans un terrain (dans l'espèce, pour la reconstruction d'une église), et la décision du Ministre de l'Intérieur qui refuse d'annuler cet arrêté ne sont pas susceptibles d'un recours pour excès de pouvoirs. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la régularité de l'autorisation et sur toutes les contestations qui s'y rattachent. — La servitude d'extraction de matériaux peut-elle être exercée pour les travaux de reconstruction d'une église, ou se limite-t-elle aux travaux construits dans le service des Ponts et Chaussées ? — *Non résolu par l'arrêt* (*C. d'Et.*), 458.

— (5) Extraction de matériaux pour travaux d'une maison d'école. — Recours pour excès de pouvoirs contre l'arrêté préfectoral d'autorisation. — Non-recevabilité. — Compétence du conseil de préfecture pour toutes les contestations auxquelles ces sortes d'autorisations peuvent donner lieu. (*Sieur de Talhouët*) (*C. d'Et.*), 475.

— (6) Extraction de matériaux et occupation de terrains. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieurs Noell, Moret et autres.*) — Le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison d'occupation de terrains et d'extraction de matériaux pour la construction d'un chemin de fer, a fait procéder, en exécution de l'article 5 du décret du

F

G

H

RÉSILIATION (*suite*) :

aux travaux : pas d'indemnité; demande de prix du matériel; rejet : le matériel a été employé dans des conditions normales et comme conséquence de la régie. Demande du payement immédiat des travaux dus. Retard résultant du refus par l'entrepreneur de signer les attachements ; rejet (*C. d'Et.*), 976.

— (3) Ville de Paris. — Construction de la halle aux cuirs. — Résiliation prononcée pour inexécution des clauses du cahier des charges ; saisie du cautionnement à titre de dommages-intérêts. — (*Sieur Maillard, syndic de la faillite de la société de la Halle aux cuirs de Paris contre Ville de Paris.*) — (*C.d'Et.*), 1108.

— (4) Algérie. — Résiliation. — Reprise du matériel. — Frais de garde, d'entretien et de magasinage. — Indemnité. — Renvoi devant l'Administration. — Cahier des charges de 1866 (art. 34 et 43) (*Sieur Dessoliers.*) — Matériel. — Appréciation, à la suite d'une expertise ordonnée par le Conseil d'Etat, de la valeur et de l'importance du matériel nécessaire à l'achèvement de l'entreprise et existant sur les chantiers au moment où a été ordonnée la suspension indéfinie des travaux. — L'Etat est condamné à reprendre tous les objets qui, d'après la nature des ouvrages restant à terminer et les modifications apportées par les ingénieurs au projet primitif, auraient été, sans la résiliation, utilisés par l'entrepreneur pour l'achèvement des travaux (art. 34 et 43). — Frais de garde et d'entretien du matériel dus par l'Etat pour la partie du matériel qui devait être reprise. — Refus, par le Conseil de préfecture, de statuer sur ce point à raison de l'insuffisance des justifications produites.—Renvoi devant l'Administration et, en cas de désaccord, devant le Conseil de préfecture pour appréciation. — Intérêts dus pour plus d'une année (*C. d'Et.*), 1526.

— (5) Application des articles 33, 44, 45 et 56 du devis général des travaux du génie. — (*Sieur Raskin contre le Ministre de la Guerre.*) — Demande en résiliation fondée sur ce que le découvert de l'entrepreneur aurait, pendant plusieurs périodes, dépassé la proportion d'un douzième ; rejet : l'entrepreneur fait figurer à tort dans la supputation du découvert : 1° le solde d'un exercice dont le payement n'a été retardé que par son refus de signer les pièces de comptabilité ; — 2° le montant d'approvisionnements faits pour son compte. — Mise en régie. — Demande tendant à être exonéré des conséquences ; rejet : inaction de l'entrepreneur : retard dans l'exécution des travaux ; insuffisance d'ouvriers sur le chantier ; refus de se conformer aux mises en demeure des officiers du génie ; réponse formulée par la caution avec des réserves qui équivalaient à un refus d'obtempérer (*C. d'Et.*), 158.

RESPONSABILITÉ :

— (1) Abattoir communal. — Vices de construction. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Délai conventionnel de vingt ans. — Validité. — (*Ville de la Fère contre héritiers Gallant.*) —Quoique, aux termes des articles 1792 et 2270 du Code civil, les architectes et entrepreneurs soient déchargés, après dix ans, de la garantie des gros ouvrages qu'ils ont faits ou dirigés, l'entrepreneur qui se charge de l'exécution d'un travail public communal peut valablement se soumettre, par une convention passée avec la commune, à un délai de responsabilité plus prolongé (dans l'espèce, délai de vingt ans). — L'entrepreneur soutenait qu'une telle clause était nulle en vertu de l'article 2220, qui interdit de renoncer à l'avance à la prescription. — Renvoi devant l'Administration et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture pour la fixation du chiffre de l'indemnité à laquelle la ville est, dès à présent, reconnue avoir droit (*C. d'Et.*), 151.

— (2) Responsabilité. — Ville de Paris. — Cassation. — Consignation d'amende. — (*Ville de Paris.*) — La loi du 10 vendémiaire an IV, d'après laquelle les citoyens habitant la même commune sont garants civilement des attentats commis sur le territoire de la commune soit envers les personnes, soit contre les propriétés, n'est pas applicable à la ville de Paris en l'état de son organisation municipale. Il doit être consigné autant d'amendes qu'il

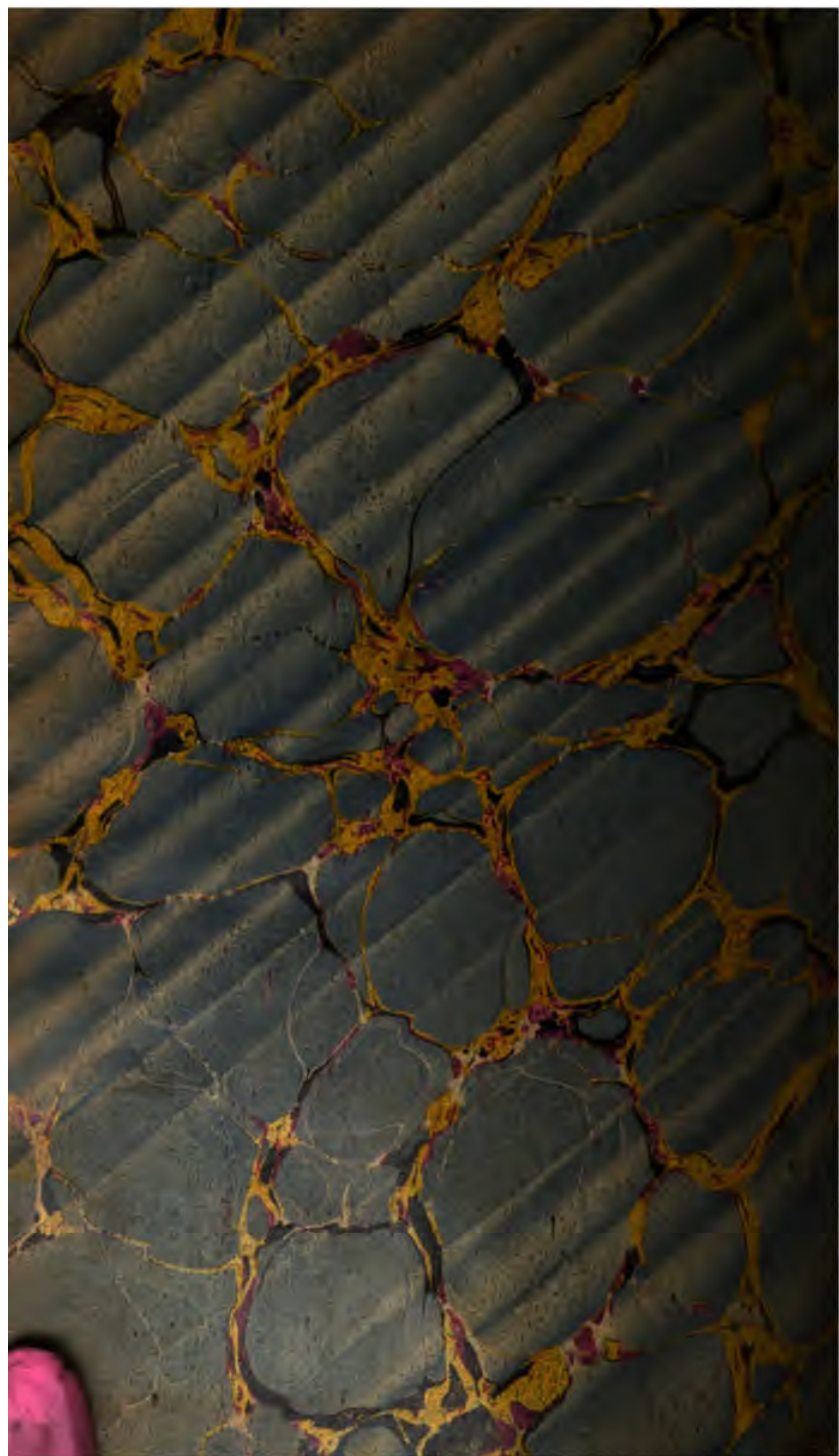
VOIRIE (GRANDE).

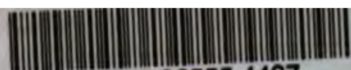
I. ROUTES ET RUES.

VOIRIE (*suite*) :

travaux publics allégués, ils n'étaient qu'à l'état de projet (*C. d'Et.*), 205.
— (7) Travaux publics.—Voirie (Grande). — Chemin d'exploitation intercepté par une voie ferrée. — (*Commune de Thil.*)—Remplacement d'un passage en dessus, par un passage à niveau. — Convention alléguée. — Appréciation discrétionnaire du Ministre. — Acte d'administration. — Recours au Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs non recevable. C'est au Ministre des Travaux Publics qu'il appartient d'apprécier et de régler les conditions dans lesquelles il doit être pourvu au rétablissement d'un chemin d'exploitation intercepté par une voie ferrée. — Dès lors, en autorisant, après enquête, l'ouverture d'un simple passage à niveau, le Ministre accomplit un acte d'administration dans la limite de ses pouvoirs. — C'est en vain que la commune se prévaudrait d'une convention qui serait intervenue entre elle et la compagnie du chemin de fer en vue de la construction d'un passage supérieur à la voie ferrée (*C. d'Et.*), 187.
— (8) Plantations sur les routes. — Dommage causé par les racines. — Dettes de l'Etat. — (*Sieur Lion.*) — L'Etat n'est pas tenu d'indemniser les riverains des grands routes, à raison du dommage causé à leur propriété par les racines des arbres plantés le long des routes. — Mais le riverain peut-il, conformément à l'article 671 du Code civil, couper les racines qui pénètrent sur son fonds? — (Non résolu par l'arrêt ; mais affirmativement par l'avis du Conseil des Ponts et Chaussées (*C. d'Et.*), 856.
— (9) Procès-verbal. — Foi due. — Preuve contraire. — Enquête. — Appel. — Voirie. — Travaux confortatifs. — Appréciations du caractère des travaux. — Compétence. — (*Sieur Emile Gaujard et Clotilde Marie.*) — Le jugement statuant sur un appel de simple police peut sans méconnaître la foi due au procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, s'appuyer pour en contredire les constatations sur l'enquête régulièrement faite en première instance. S'il appartient exclusivement à l'autorité administrative d'apprécier le caractère confortatif de travaux faits sur une maison sujette à reculement, le juge de simple police peut au contraire, sans excès de pouvoir, déclarer que les travaux étaient conformes à l'arrêté d'autorisation, s'agissant alors non de l'interprétation mais de l'application pure et simple d'un acte administratif dont les dispositions ne présentaient pas d'ambiguïté (*C. de cass.*), 1267.
— (10) Travaux faits sans autorisation. — Démolition. — Absence de préjudice. — (*Sieur Victorin Maurin.*) — En prononçant l'amende à raison d'une construction faite sans autorisation, c'est à bon droit que le juge de simple police s'abstient d'ordonner la démolition des travaux, s'il est constant, en fait, que l'ouvrage, conforme à l'alignement, ne faisant pas saillie et n'empiétant pas sur la voie publique, ne cause aucun dommage à la commune, ni un préjudice quelconque à la viabilité (*C. de cass.*), 1272.
— (11) Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Voie publique. — Trottoirs. — Contravention. — Anciens usages. — Exception préjudicielle. — Sursis. — (*Sieur Gavot père et consorts.*) — Le juge devant qui sont traduits des individus pour avoir contrevenu à un arrêté municipal prescrivant aux propriétaires riverains d'entretenir les trottoirs au devant de leurs maisons et de les maintenir constamment à leur hauteur normale, sans dépressions ni flaches, ne peut, tout en reconnaissant l'évidence des faits matériels reprochés aux prévenus, prononcer *de plano* le relaxe sous le prétexte que la construction et l'entretien des trottoirs constitueraient seulement une mesure d'impôt ne comportant l'application d'aucune peine par la justice répressive. Si la légalité de cet arrêté est contestée par les prévenus, qui dénient l'existence des anciens usages sur lesquels le maire s'est fondé pour mettre à la charge des propriétaires riverains l'entretien des trottoirs, le juge de police doit surseoir à statuer sur la poursuite du ministère public et impartir un délai aux prévenus pour qu'ils puissent soumettre l'examen de cette question à la juridiction compétente (*C. de cass.*), 635.
— (12) Lois et règlements. — Arrêté


UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 06555 4407




3 9015 06555 4407

